

# Gazeta dos Caminhos de Ferro

2.º DO 27.º ANNO

Contendo uma PARTE OFFICIAL do Ministerio do Fomento  
(Despacho de 18 de julho de 1912) e dos Caminhos de Ferro do Estado  
(Resolução do Conselho de Administração de 3 de julho de 1912)

NUMERO 626

Premiada nas exposições: — Lisboa, 1898, grande diploma de honra  
Bruxellas, 1897, Porto, 1897, Liège, 1905, Rio de Janeiro, 1908, medalhas de prata — Antuerpia, 1894, S. Luiz, 1904, medalhas de bronze

Proprietario-director

L. de Mendonça e Costa

Engenheiro-consultor

Antonio Carrasco Bossa

Redactores effectivos: — José Fernando de Sousa e José Maria Mello de Mattos, Engenheiros  
Secretario da Redacção: Alexandre Fontes, Official do Exercito

## COMPOSIÇÃO

Typog. da *Gazeta dos Caminhos de Ferro*  
IMPRESSÃO  
Centro Typographico, L. d'Albegoaria, 27

LISBOA, 16 de Janeiro de 1914

REDACÇÃO E ADMINISTRAÇÃO  
R. Nova da Trindade, 48

Telephone 27  
Endereço telegraphico CAMIFERRO

## ANNEXO D'ESTE NUMERO

Sul e Sueste. — Tarifa internacional n.º 310 (G. V.). Bilhetes circulatorios com itinerarios fixos, a preços reduzidos.



## SUMMARIO

	Paginas
Os caminhos de ferro ultramarinos em 1912, por J. Fernando de Sousa...	17
O novo Paris, por Mello de Mattos .....	19
A travessia do Atlantico em menos de dois dias e meio .....	22
A nova estação-terminus da rede central da Argentina .....	23
Brindes recebidos .....	23
Viagens e transportes .....	24
Carris de ferro de Lisboa (O Novo Contracto) .....	25
A questão da caixa de reformas (Greve do pessoal) .....	27
Parte financeira .....	
Boletim Commercial e Financeiro .....	28
Cotações nas bolsas portugueza e estrangeiras .....	29
Receitas dos caminhos de ferro portuguezes e hespanhoes .....	29
A futura exposição de S. Francisco .....	30
Linhas Portuguezas.—Companhia Portugueza.—Chinde.—Viação electrica em Braga .....	30
Maiores e menores cotações mensal e annual, em 1913 .....	30
Arrematações .....	31
Agenda do Viajante .....	32
Horario dos comboios .....	32



## Os caminhos de ferro ultramarinos em 1912

Na *Gazeta* de 16 de outubro de 1912 dei noticia dos resumos estatísticos dos caminhos de ferro ultramarinos referidos a 1910.

Tenho agora presente igual volume, abrangendo os resultados da exploração de 1888 a 1911 e vasado nos mesmos moldes do anterior.

E' uma excellente publicação, que honra a Repartição, de que dimana e que se avanta em elementos de informação e perfeição gráfica á estatística official dos caminhos de ferro da metropole.

A primeira parte, sob o titulo de *desenvolvimento dos caminhos de ferro das colonias portuguezas do 1888 a 1911*—reduz-se a uma synopse numerica, indicando, por larguras de via e para cada anno desde 1888, o numero de linhas, e o dos kilometros em exploração. Um graphico põe em relevo esses dados estatísticos.

A primeira reflexão que esse mappa desperta é a da extrema variedade de tipos de via: nada menos de quatro, que temos nas colonias. Nas linhas de Lourenço Marques e do Lobito temos a via de 1<sup>m</sup>,067, igual á da rede das colonias sul-africanas da Inglaterra. Nos de Loanda e Mormogão ha a via de 1<sup>m</sup>. A via de 0<sup>m</sup>,75 existe na linha do Chai-Chai, e a de 0<sup>m</sup>,60 nas de Mossamedes e do Maquival.

Esta multiplicidade de tipos mal se justifica. Tendo começado a construção do caminho de ferro a Africa pelo

de Lourenço Marques, era logico ter adoptado igual largura para a linha de Loanda a Ambaca, assim como para o seu prolongamento de Ambaca a Malange. Sem fallar na sua possível ligação em futuro com a rede sul-africana, havia a manifesta vantagem da unificação do material.

Desde que razões d'economia determinaram a adopção de um typo de via mais estreita para linhas em que se visava a maxima economia, ou se optava pelo de 0<sup>m</sup>,63, que muitos julgam, com boas razões, sufficiente para uma primeira acção de penetração, ou querendo facilitar os transportes, pela de 0<sup>m</sup>,75. O que não faz sentido é ter as duas ao mesmo tempo e duplicar sem necessidade os typos do material, renunciando-se pois ás vantagens administrativas da unidade de typos.

O referido mappa accusa 1.647, km<sup>5</sup> em exploração em 1911, ou mais 69 kilometros que em 1911, provindo o augmento de 18 kilometros de 0<sup>m</sup>,75 na linha do Chai-Chai e 51 kilometros de 1<sup>m</sup>,067 nas linhas do Benguella e da Suasilandia.

A 2.<sup>a</sup> parte comprehende, por linhas e portos, os dados numericos e graphicos relativos a cada linha e porto, dividindo-se em duas secções, consagrada a primeira ás explorações pelo Estado e a segunda ás explorações por Companhias.

Como tive já occasião de fazer notar, é a estatística de cada linha precedida de alguns esclarecimentos interessantes sobre a data da sua lei organica, typo de via, extensão, estações, suas distancias e altitudes, e data da abertura á exploração. Para muitas das linhas é dado tambem o custo da construção.

### Linhas e portos explorados pelo Estado

*Lourenço Marques á fronteira.*— Os resultados da exploração em 1910 e 1911 foram os seguintes, em escudos:

	1910	1910
Passageiros .....	153:235	163:470
Mercadorias, grande velocidade .....	469 <sup>1</sup>	555 <sup>1</sup>
"    pequena    "    .....	785:8765	600:7075
Receita total .....	1.824:8805	1.518:2815
Despesa .....	887:6775	—
Receita liquida .....	937:2025	—
Rendimento kilometrico bruto .....	20:5045	17:0595
"    "    liquido .....	10:5305	—
Coefficiente de exploração ....	0,486	—

A despesa vem englobada com a do caminho de ferro da Suasilandia, tendo attingido o total de 797:0545 e por falta de discriminação não veem descriptos para cada linha os respectivos dados estatísticos.

Tendo porém sido de cerca de 7005 a despesa kilometrica da linha de Suasilandia em 1910 e applicando-se essa cifra aos 65 kilometros explorados em 1911, será a despesa 45:5005, ficando pois 751:5545 para a de Lourenço Marques, ao que corresponde a receita liquida de 766:7275, o rendimento kilometrico liquido de 8:6155 e o coefficiente de 0,505.

A consideravel depressão de 306 contos nas receitas foi devida à pequena velocidade, que desceu de 1:630 a 1:309 contos. Na grande velocidade, apesar do augmento de tonelagem, houve 1:300\$ de diminuição de receita e nos passageiros um augmento de 23:800\$.

A analyse dos mappas revela-nos tres periodos: um, que vae de 1889 a 1896, em que as receitas subiram rapidamente a 679 contos e o rendimento kilometrico a 7:634\$; outro de receitas sensivelmente estacionarias, que vae de 1896 a 1902 oscillando entre 500 a 600 contos, salvo a baixa excepcional de 1800 (em que desceram a 272 contos) e o terceiro de 1903 até à actualidade, em que as receitas se tem mantido altas, oscillando entre o minimo de 1:091 contos em 1907, e o maximo de 1:825 em 1910.

E' sobretudo nos ultimos tres annos que se tem accentuado o augmento de receitas desde 1:172 contos em 1908.

Seria para desejar que a estatistica d'essa linha se completasse com os percursos dos comboios e os percursos a tarifas medias e estatistica das mercadorias pelas principais especies transportadas, ou ao menos com a distincção do trafego ascendente e descendente.

Nesta linha, como em geral em todas as outras das nossas colonias, o trafego de passageiros tem mais que secundaria importancia, pois o seu rendimento foi de 165 contos contra 1.309 da pequena velocidade. Nos 163:470 passageiros transportados, pertencem 133:934 à 3.<sup>a</sup> classe, 21:321 à 2.<sup>a</sup>, 8:215 à 1.<sup>a</sup>.

E' de notar que o movimento d'esta classe pouco tem variado desde 1896, em que attingiu 6:564 passageiros; a 2.<sup>a</sup> classe augmentou apenas 13:100, dando-se o principal de 105:800 na 3.<sup>a</sup> classe.

Não se encontra na estatistica nenhum esclarecimento acerca da c/ d'estabelecimento da linha, comprehendendo por annos successivos os sacrificios que tem exigido ao Theouro e que ha annos a esta parte resultam da verificação e reforços da linha e de aquisições de material circulante.

Só com esses elementos se póde apreciar a remuneração do capital, representada pelos 766 contos de receita liquida.

Desde a origem tem esta sommando 6:189 contos.

Encontramos annexa à estatistica da linha, a do porto. Os numeros relativos a 1910 e 1911, são os seguintes:

	1910	1911
N. <sup>o</sup> de navios atracados...	605	612
Tonelagem	1.943:837	1.953:565
de arqueação.	424:165	353:123
descarregada.	88:505\$	164:457\$
Receita em escudos.....	160:896\$	161:998\$

Nota-se a quasi duplicação das receitas, a que corresponde uma ligeira diminuição de despesa.

*Caminho de ferro da Suasilandia* — A largura de via é a mesma da anterior.

Deve a linha ter 81 kilometros, incluindo o ramal de 5 kilometros do Umbelusi. Em 1911 estavam em exploração 65, mais 11 que em 1910. A receita total foi de 9:648\$ e a despesa, não destrinchada, mas calculada pelo anno anterior, foi de 45:500\$.

O movimento foi apenas de 5:683 passageiros, 207 toneladas em g. v. e 1:023 em p. v.

Estão em via de conclusão 10 kilometros e ha 6 por construir.

Estão gastos 1:845 contos, ou 25:992\$ por kilometro.

Emquanto não for construido o prolongamento da linha na Suasilandia até se ligar em Breyten com a rede do Transvaal, manter-se-ha improductivo aquelle capital.

*Mossamedes ao Lobango*. — Via de 0<sup>m</sup>,60. A extensão explorada elevou-se de 120 kilometros em 1910 a 147 em 1911.

Os resultados da exploração foram os seguintes:

	1910	1911
Passageiros.....	8:548	13:339
Toneladas.....	2:219	3:502
Receita.....	15:160\$	34:372\$
Despesa.....	66:486\$	66:774\$
Receita kilometrica.....	126\$	233\$
Despesa.....	554\$	454\$
Coefficiente.....	4,385	1,943

Houve sensivel melhora de situação. Deve a linha ter 249 kilometros, faltando pois 102, dos quaes 65 estão inteiramente por construir.

Em fins de 1911 estavam gastos 1.841:856\$, ou 10:771\$ por kilometro.

O extremo actual da linha attingiu já a consideravel altitude de 693<sup>m</sup>,72.

*Lucala a Malange*. — Os resultados da exploração em 1911 foram desanimadores, como se vê da comparação com 1910.

	1910	1911
Passageiros.....	12:113	7:747
Mercadorias g. v.....	118 <sup>t</sup>	130 <sup>t</sup>
" p. v.....	5:572 <sup>t</sup>	4:322 <sup>t</sup>
Receita.....	86:794\$	54:380\$
Despesa.....	74:446\$	82:107\$
Receita kilometrica.....	620\$	388\$
Despesa.....	531\$	586\$
Coefficiente.....	0,857	1,509

Quando nos occuparmos das linhas das companhias, veremos que a de Loanda a Lucala, de que esta é o prolongamento, teve igualmente quebra de receitas, reflexo da crise commercial de Angola.

*Chai-Chai a Manjacase*. — O numero de kilometros em exploração elevou-se de 6 a 19. De facto estão 34 kilometros em exploração desde 22 de outubro de 1911.

No mappa estatistico veem apenas indicadas as receitas de 510\$05 em 1910 e 7:068\$03 em 1911, ou por kilometro 85\$ e 372\$. As despesas de exploração foram à conta da construcção.

Faltam 18 kilometros para a linha estar completa, devendo ainda ser prolongada na direcção de Inhambane.

São prematuras, pois, as apreciações do seu trafego, apenas incipiente.

### Linhas e portos explorados por Companhias

*Caminho de ferro de Mormugão*. — Via de 1 metro com 82 kilometros em exploração.

Os resultados da exploração foram os seguintes:

	1910	1911
Passageiros.....	367:519	338:177
Mercadorias, g. velocidade.	936 <sup>t</sup>	1.029 <sup>t</sup>
" p. ".....	370:107 <sup>t</sup>	357:349 <sup>t</sup>
Receita.....	346:280\$	338:458\$
Despesa.....	198:269\$	193:627\$
Receita kilometrica.....	4:222\$	4:127\$
Despesa.....	2:417\$	2:361\$
Coefficiente.....	0,572	0,572
Garantia paga.....	£41:371-5-5	£44:308-6-9

A garantia tem diminuido do maximo de 73:000 £ em 1903 a 44:308-6-9 em 1911, sommando esses pagamentos desde 1881 £ 1.761:658-5-3.

As cifras relativas ao porto de Mormugão accusam:

	1910	1911
Receita.....	159:331\$	149:828\$
Despesa.....	90:458\$	81:431\$
Coefficiente.....	0,57	0,54

A situação da linha, áparte as oscillações annuaes, devidas às vicissitudes agricolas, tem pois melhorado, sendo de esperar que dentro em pouco a garantia diminua e seja coberta pela receita liquida do porto.

*Loanda ao Lucala*.—346 kilometros de 1 metro. O trafego diminuiu notavelmente em 1911, como se vê pelos seguintes dados:

	1910	1911
Passageiros.....	29:229	24:660
Mercadorias, grande velocid.	475 <sup>1</sup>	894 <sup>1</sup>
» equena »	26:003 <sup>1</sup>	20:799 <sup>1</sup>
Receita.....	451:189\$	320:225\$
Despesa.....	355:756\$	374:351\$
Receita kilometrica.....	1:239\$	879\$
Despesa ».....	974\$	1:028\$
Coefficiente.....	0,786	1,169

Apenas em 1910 houve saldo positivo da exploração, que já foi novamente substituído em 1911 pelo deficit de 54 contos.

Em 1900, primeiro anno d'exploração da linha em toda a sua extensão, a receita foi de 300:561\$ e o deficit de 5:781\$.

A garantia subiu novamente a 561:718\$, em vez de 496:943\$ em 1910.

A situação é pois grave, mercê de multiplas causas, que me absterei de apreciar, fugindo do vespeiro politico hoje representado pela questão inherente a esta linha.

*Caminho de ferro da Beira*.—339 kilometros de 1<sup>m</sup>,06, cuja extensão não foi alterada.

Os resultados da exploração constam das cifras seguintes:

	1910	1911
Passageiros.....	9:099	9:409
Mercadorias g. v. ....	291 <sup>1</sup>	320 <sup>1</sup>
» p. v. ....	143:982 <sup>1</sup>	341:321 <sup>1</sup>
Receita.....	1.559:640\$	2.328:008\$
» kilometrica....	4:600\$	6:867\$

E' extraordinario o crescimento das receitas desde 1908, em que foram apenas de 465 contos e que quintuplicaram em 1911, tendo pois no triennio o augmento medio annual de 621 contos. Faltam os dados relativos a despesa.

*Caminho de ferro do Lobito*.—Tendo dado conta dos resultados da exploração de 1912, na *Gazeta* de 16 de julho ultimo, não repetirei aqui os dados estatísticos n'esse artigo referidos e analysados.

A estatística official de 1911, além dos mappas do trafego, eguaes aos das outras linhas, publica o das chuvas e temperaturas nas principaes estações.

*Quilimane ao Maquival*.—Foi esta linha construída pela Companhia da Zambesia, sem encargos para o Estado.

Tem 27,5 kilometros, todos em exploração com a largura de via de 0<sup>m</sup>,60. Custou 167:052\$, ou 6:065\$ por kilometro.

O mappa estatístico, que não figurou no volume anterior, abrange os annos de 1903 a 1911, com os seguintes dados, que reproduzirei em relação aos annos extremos:

	1903	1911
Passageiros.....	6:600	22:472
Mercadorias.....	11:862 <sup>1</sup>	7:336 <sup>1</sup>
Receita.....	16:337\$	11:110\$
Despesa.....	12:266\$	7:762\$
Receita kilometrica.....	593\$	403\$
Despesa ».....	445\$	281\$
Coefficiente.....	0,750	0,698

Deve-se notar que a linha é absolutamente horizontal, o que torna mais barata a exploração.

No entanto são para comparar a sua receita e despesa kilometrica com as da linha de Mossamedes, de igual largura, que foram respectivamente 234\$ e 454\$, devendo-se notar que os encargos geraes se dividem na ultima por 147 kilometros e que provavelmente depois despesas ha da exploração, que vão á conta da construção, ainda não concluída.

Deve-se ainda notar que as receitas da linha de Maquival, depois de algumas oscillações, desceram em 1909 ao minimo de 9:116\$ ou 331\$ por kilometro, e que nos ultimos dois annos teem subido.

A estatística de cada uma das linhas é acompanhada de primorosos graphicos, intelligentemente organizados, accusando um os kilometros, em exploração, as receitas e despesas totaes e o saldo ou o deficit; o outro os mesmos dados por kilometro, um terceiro o rendimento total e as suas parcellas provenientes de passageiros, g. v., p. v. e diversos; o quarto com o numero total de passageiros e a sua distincção por classes; o quinto com as totalidades da receita, despesa e saldo ou deficit desde o começo.

A 3.<sup>a</sup> parte abrange os esclarecimentos reunidos que respeitam a 1911.

Vê-se por ella que estiveram em exploração 475 kilometros pelo Estado e 1:172,5 por companhias e em construção e a construir respectivamente: 65 e 70, 71 e 863: total 1.647,6 em exploração, 135 em construção e 936 a construir.

Faltam as despesas de estabelecimento da linha de Lourenço Marques, de Mormugão e da Beira.

No mappa do trafego figuram apenas 1.606,5 em exploração, por haver troços que foram abertos durante o anno de 1911. o que explica a divergencia em relação á cifra supra-indicada. As receitas totaes do trafego foram de 1.623 contos nas linhas do Estado e 3.379 nas da companhia ou 3:259\$ e 2:947\$ por kilometro, devendo-se porém, notar, que no primeiro grupo entra a linha de Lourenço Marques com 17 contos por kilometro a mascarar a exiguidade de receitas das outras, oscillando entre 372\$ e 148\$ por kilometro.

Além dos dados estatísticos contem o volume dois mappas do Sul de Africa e do territorio de Gôa, com indicação das linhas ferreas nas nossas colonias e nas vizinhas.

Faltam n'este volume esclarecimentos ácerca dos caminhos de ferro de S. Thomé.

A estatística que deixo analysada mostra que o nosso paiz não descurou a obra do fomento colonial pela viação accelerada. Alguma cousa se fez, mas ha muito mais por fazer. Se assim succede na Metropole, que admira que a nossa pobreza de recursos nos não deixasse exercer mais larga acção nas colonias?

Ao menos, pelo que respeita a estatística, bem podia o ministerio do Fomento imitar a forma por que a 4.<sup>a</sup> Repartição do das Colonias traz a publico a dos caminhos de ferro ultramarinos, a fim de que a dos metropolitanos, publicada apenas até 1910, nem ande atrasada em relação a ella, nem se apresente em condições de inferioridade, quando o contrario deveria succeder.

Na Repartição dos caminhos de ferro ha funcionarios distinctos e competentes, como os ha na 4.<sup>a</sup> Repartição do ministerio das Colonias. D'elles é d'esperar a iniciativa precisa para que se realize o desejado progresso na estatística, que sob os seus auspícios vem a lume.

J. Fernando de Souza.

## O novo PARIS

(625.712)

I

Quando me sentei á banca de trabalho para escrever este artigo, instinctivamente comecei em forma de requerimento: Ex.<sup>mos</sup> Srs. Vereadores da Camara Municipal de Lisboa.

Ponham os olhos, Ex.<sup>mos</sup> Srs., no in-4.<sup>o</sup> que acaba de publicar a imprensa Chaix de Paris, para imitarem o que praticou a prefeitura do Sena no que se refere á circulação e aos espaços livres da bella cidade, onde todo o ser civili-

zado encontra uma patria, onde a arte procura a suprema consagração, onde a sciencia acha a expressão nitida das verdades que vae desvendando na incognita immensa do universo, onde a actividade do commercio e da industria se deparam os capitães de que precisam, a cidade que sabe sacrificar-se quando lh'o impõe o dever e que é capaz de descobrir o prazer no proprio sacrificio, n'uma palavra em Paris, no Paris que pensa, no Paris que trabalha, no Paris que expande por todo o mundo a luz da civilização.

Mas, arripiando caminho, não prosegui em forma de requerimento á Camara Municipal de Lisboa o que pretendia dizer, por duas razões: a primeira é porque ha poucos dias empossada dos destinos d'esta *Rainha do Oceano*, como em estylo com sabor prophético lhe chamou um grande escriptor do seculo passado, não teve ainda tempo de tomar o feitiço de edis que convem aos muitos eleitos do suffragio ha pouco corrido, e a segunda é porque as «Considerações technicas» da Comissão de extensão de Paris, merecem a attenção de todos os leitores da *Gazeta dos Caminhos de Ferro* e não apenas da edilidade lisboeta.

Não vale a pena investigar como é que o Sr. Delanney, prefeito do Sena procurou systematizar o problema da viação e da ampliação de Paris. O que deve ter-se em vista é o livro que acaba de publicar, em que as 103 paginas do in-4.º são illustradas com 25 graphicos mais interessantes uns do que os outros e que evidenciam o grande cuidado com que se estudou o problema da urbanização das cercanias de Paris e o melhoramento da cidade actual.

Os quatro primeiros capitulos d'esta obra são consagrados á exposição dos trabalhos emprehendidos até hoje e os dois ultimos ao problema da circulação e dos espaços livres. São esses os mais interessantes para os leitores da *Gazeta*, e por isso, cumprindo uma promessa que em poucas linhas se encontra nas *Notas de Viagem* do ultimo numero, vae tentar-se dar ideia do que delineou a comissão nomeada pela prefeitura do Sena.

No enunciado do problema, a comissão fixa a area sobre que deve incidir o seu estudo, na dos 47.389 hectares que comprehende o departamento do Sena, embora pondere que talvez convenha ampliar este perimetro n'alguns pontos, encurtá-lo n'outros, em lugar de determinar como o senador Sr. Siegfried uma zona de 10 kilometros de largura em redor do actual Paris.

E' pois nos limites do departamento do Sena que tratará dos *espaços livres* e da *viação*.

E' curioso seguir nas gravuras numero 3 e 9 as successivas ampliações de Paris desde os tempos de Philippe Augusto até á actualidade, e principalmente o esquema das vias publicas irradiantes e circumdantes de Paris.

Os boulevards exteriores sensivelmente subordinam a sua directriz á do antigo perimetro da *ilha da Cité* e outro tanto succede aos boulevards militares.

Depois, ainda no mesmo sentido, a linha que liga Issy, Bourg-la-Reine, Vitry, Créteil, Vincennes, Romainville, Saint-Denis e a margem esquerda do Sena e já circumdando esta a de Suresnes a E'pinay, Drancy, Rosny, Champigny, Bonneuil, Choisy-le-Roy e na direcção de Versailles, depois de deixar as ruínas do bello castello que o architecto Mansard construiu para Luiza de Orléans, aquella que disparou os canhões da Bastilha contra as tropas de Turenne, para proteger a retirada de Condé na chamada batalha do faubourg Saint-Antoine.

As estradas irradiantes veem cortar estas em dezasseis direcções differentes, todas iniciadas dentro dos limites do departamento do Sena.

O problema da circulação é um dos que mais preoccupa os Parisienses e um dos que deixa mais desagradavel impressão entre os forasteiros, especialmente quando, para não faltarem a qualquer conferencia, tomam um auto-taxi e o vêem parado á espera de vez e ouvem a gritaria pouco amavel dos cocheiros, dos carroceiros e dos conductores de automoveis.

Em 1901, diz o livro que serve de guia a esta noticia, contavam-se em Paris 48.474 carruagens de praça, de commercio e particulares, dez annos mais tarde subia esse numero a 75.274; sem fallar de 3.261 omnibus, *autobus* ou tremvias, mas a difficuldade de circulação não se deve apenas ao numero dos vehiculos. Provem ainda da sua diversidade de applicação, de forma, e principalmente de velocidade.

As medidas policiaes tomadas recentemente não obviaram aos inconvenientes apontados em certos cruzamentos de ruas e junto das estações de caminhos de ferro, onde affluem em certas horas innumeros carros de formatos e velocidades differentes.

Nas cercanias de Paris prevê o plano de que se tem fallado, o alargamento de 300 kilometros de estradas ou caminhos, a abertura de 80 kilometros de novas vias de comunicação e no conjuncto uma rede de viação com 570 kilometros de extensão.

Mas o problema mais interessante é o dos arruamentos de Paris.

Em 1910, a rede das vias publicas parisienses media 1.023 kilometros, com exclusão de 153 kilometros de ruas, passagens e becos particulares, em muitos dos quaes era livre a circulação das carruagens e peões.

Dos 7.802 hectares que hoje occupa a cidade, 1.700 em numeros redondos, isto é mais de quatro vezes e meia a area de Paris, destinam-se á circulação.

285 kilometros de ruas contam mais de 18 metros de largura e pena é que as dimensões da *Gazeta* não consintam que se reproduza a gravura numero 9 da obra que serve de guia a esta noticia, para bem se apreciar o modo como se ligam, se ramificam, se distribuem e se cruzam estes arruamentos e quaes são os que se projecta alargar e abrir. Só talvez a palavra *anastomose* dê uma ideia imperfeita da distribuição de todas estas vias publicas.

Parece bastante desenvolvido, bastante apertado, bastante coordenado, diz no burocratismo do seu estylo o Sr. Delanney, para que se torne inutil desconcertar, substituindo-o por um novo systema, aliás irrealizavel.

As vias principaes formaram-se primeiramente nas duas margens do Sena, dirigindo se perpendicularmente ao rio de norte a sul, sendo cortadas por outras normalmente que se prolongaram de leste a oeste. Cresceu a cidade, multiplicando-se os centros de circulação, especialmente quando se estabeleceram os caminhos de ferro, de modo que foi necessario criar diagonaes que ligavam entre si os diversos centros fazendo-os comunicar com toda a periphéria.

Effectuado este trabalho teve que olhar-se para a rede central antiga e alargar as ruas mais importantes.

As grandes linhas do systema por esta forma constituído, são:

Um centro principal de cruzamento.

Um circulo interno de *boulevards*.

Diagonaes que vão ter a amplos cruzamentos, situados no circulo interno ou no centro principal.

O centro principal de cruzamento moderno é constituído, segundo uma linha norte-sul, pelos *boulevards* de Strasbourg, de Sebastopol, do Palacio de Justiça e São Miguel, e de leste a oeste pela rua de Rivoli, de Santo Antonio e do Faubourg Saint-Antoine. Serve a estação de leste, o Mercado, o Châtelet, o Palacio de Justiça, a Sorbonne, o bairro das Escolas, a Casa da Camara, o Louvre e as Tulherias.

O circulo interno é constituído pelos grandes boulevards ao norte e ao sul pelos de Henry IV e São Germano.

As encruzilhadas principaes de que partem as diagonaes são, no cruzamento central e no circulo interno dos boulevards, as praças da Estrella, da Nação, Denfert-Rochereau, Magdalena, da Opera, da Republica e da Bastilha.

Estas são as arterias principaes, que se completam com outras também de primeira ordem, quer no centro, quer na periphéria.

Alem dos circulos externos constituídos pelos boulevards exteriores e militares e pela linha parallela entre elles, constituida pelas ruas dos Pyrenéos, Botzaris, Manin, Ordonner, Balagny, etc, na margem direita, e pelas da Convenção, de Vouillé, de Alézia e de Tolbiac na esquerda e no centro, contam-se amplas ruas já concluidas ou apenas iniciadas, quer parallelas ao rio, quer normaes a elle. Entre as primeiras avultam as ruas da Bretanha, e Réaumur, Etienne Marcel e dos Ursos, os caes de ambas as margens e as ruas das Escolas e da Escola de Medicina. Entre as perpendiculares ao Sena convem notar as de Beaubourg, do Renard, de S. Martinho, de São Thiago, do Louvre, de Rennes, de la Paix e de Solferino.

Este systema pouco centralizado em comparação com Londres e Berlim, deu azo a criticas, que, pensando bem, são infundadas, e o argumento de que se servem as «Considerações technicas» é tirado do exemplo que offerecem as linhas ferreas francezas.

Com effeito, estas convergem todas a Paris, de maneira que difficultaram, com este traçado, a comunicação entre si das cidades de provincia.

Este mal para um paiz com a disposição geographica da França, é por certo bem mais sensível do que em Portugal, cuja area inscriptivel n'um rectangulo permite a centralização que em França tornou secundaria ou nulla a influencia de centros industriaes, de commercio ou scientificos que depereceram em proveito de Paris.

No emtanto, se é justificavel sob o ponto de vista dos traçados ferroviarios a convergencia dos caminhos de ferro a Lisboa, se argumentos historicos militam em favor d'ella na defesa da nossa capital e do paiz com as chamadas linhas de Torres Vedras, nem por isso tem deixado de soffrer o paiz no seu desenvolvimento local.

Oliveira Martins bem fundadamente levantou o grito de alarme, prevendo que do congestionamento de Lisboa resultaria a carencia de actividades locais, e hoje é um facto incontraverso o que futurava aquelle publicista.

Cidades ha em que desapareceu quasi inteiramente a vida local, e onde pouco ou nada se tem construido desde ha algumas dezenas de annos.

N'outras, em que se iniciava alguma vida local, graças ao dinheiro que vinha do Brasil, com os que d'alli voltavam, deteve-se quasi totalmente esse movimento de progresso, porque o brasileiro e o africanista vinham estabelecer-se em Lisboa e aqui empregavam os seus capitães, quer em estabelecimentos commerciaes luxuosos, quer em bairros novos, onde a accumulção de casaria não deixou espaço para jardins, nem sequer para simples largos arborizados, *squares*, como se diz em todas as linguas que acceitaram de bom grado, como sua, a palavra ingleza.

D'essa orientação centralizadora que a França adoptou para as suas linhas ferreas, livrou-se felizmente Paris, não comtudo sem que de vez emquando surjam ideias como a da grande estação central de caminhos de ferro no Palais Royal, reunindo todas as testas de linha.

Sem contestação seria a convergencia levada aos extremos limites na circulação parisiense e a creação d'uma zona de congestionamento, onde, por falta de espaço, se deteria toda a circulação, ou, usando um termo de medicina, originar-se-hia a morte por embolia.

Os boulevards circumdantes evitaram a convergencia do movimento para um espaço restricto, marcando cada um d'elles uma phase do desenvolvimento da cidade. A dos grandes boulevards corresponde á linha das fortificações de Carlos V e Luiz XIII, a dos boulevards exteriores é a que marca o recinto de Luiz XVI ou dos Rendeiros Geraes e a dos boulevards militares constituirá pelo desaparecimento da linha dos fortes, um dos projectados recintos do maior Paris, como já lhe chamou o *Matin*.

No projecto de melhoramentos que se propozeram, alludiu-se a um perimetro de irradiação mais circumscripto

do que o dos grandes boulevards, que encerram os principaes estabelecimentos publicos, os theatros, os bairros de maior commercio e mais animados e que ficam nas proximidades das estações de caminhos de ferro.

Justificadamente perguntam as «Considerações technicas» onde ha de fixar-se esse menor perimetro de irradiação, porque a actividade parisiense desloca-se da praça dos Vosges no tempo de Henrique IV, para o Palais Royal durante a Revolução, hontem na praça da Opera, hoje na rua Royale.

N'estes percursos, as distancias variam em linha recta de cerca de 700 metros, primeiro para leste, depois para o norte e em seguida para oeste, sem que se possa por aquellas simples indicações deduzir uma lei, de resto muito complicada, porque deve depender de correntes commerciaes, voga devida á abertura de novas ruas, á moda, á multiplicação das distracções, em summa a innumeras causas difficeis de introduzir n'uma formula.

Não julgando prudente o methodo indicado, entendeu a commissão que elaborou as «Considerações technicas» que devia assentar o problema no enunciado seguinte: «Paris existe, e para resolver o problema convem talvez observar, tanto quanto argumentar».

Como já existiam estatisticas da circulação das vias publicas, a ellas se recorreu, completando-as com observações novas.

Em 1881 e 1882, para o estudo das condições de desgaste das calçadas e da resistencia dos seus diversos modos de revestimento, procedeu-se á contagem dos carros em muitas ruas preferentemente frequentadas.

Com os valores obtidos, o engenheiro Sr. Cheysson organizou um graphico publicado no album estatistico de 1883.

Reproduzido no livro que tem guiado esta nota, é de veras interessante para demonstrar como de uma via publica para outra diverge a intensidade de circulação, ainda quando seguem a mesma orientação. A Avenida dos Campos Elyseos e a rua Faubourg Saint-Honoré, sensivelmente parallelas, divergem em intensidade total de circulação quasi que do simples na segunda para o dobro na primeira, mas ao passo que na avenida é diminuto o transporte de mercadorias, na rua é quasi triplo d'aquelle. Até na mesma rua do Faubourg Saint-Honoré é diversa a intensidade de circulação, por isso que desde a rua do Pont Neuf até á rua Royale corresponde ao dobro da que se observa desde d'esta ultima até ao Boulevard de Courcelles.

Nas avenidas que irradiam da Praça da Estrella são extraordinarias as variações de intensidade circulatoria, crescendo das avenidas Kléber e Victor Hugo para a Avenida Marceau, d'esta para a de Friedland e da Grande Armée, que é menor do que na do Bois de Boulogne, sobrelevando a todas naturalmente a dos Campos Elyseos, que conduz ao centro de Paris.

Na rua de Rivoli, desde a Praça da Concordia até á rua do Pont Neuf, a intensidade de circulação é muito maior do que d'alli até á rua Saint Antoine que a liga com a Praça da Bastilha. A rua Croix des Petits Champs quasi parallela á rua de Richelieu e com menos de metade da extensão d'esta, é uma das mais congestionadas, quasi tanto como a Avenida da Opera.

Nos caes notam-se eguaes divergencias, por isso que o de Bercy, na margem direita, é menos concorrido do que o da Estação na margem esquerda, que lhe fica fronteiro; mas o de Austerlitz, que a este se segue, conta menos de metade da circulação do de La Rapée, em frente d'aquelle e situado na margem direita do Sena.

No graphico de que tenta dar-se ideia, ao lado de cada uma das ruas onde se contou a circulação, lêem-se algarismos que dão o numero total medio de milhares de carros que as percorreram.

São curiosos os valores obtidos quando se comparam n'alguns cruzamentos em diferentes annos, como o fazer

as «Considerações técnicas» e que parece deverem ser re-produzidos aqui.

Locaes dos cruzamentos	Numero medio de carros diarios que circularam em			
	1881	1908	1910	1912
Rivoli-Sebastopol .....	4.702	4.856	5.361	6.097
Drouot .....	3.829	8.201	8.673	7.327
Royale-Saint Honoré .....	2.117	9.889	10.454	12.222
Nos Campos Elyseos (Chevaux de Marly) .....	1.435	6.530	10.176	11.634
Total .....	12.083	29.476	34.664	37.280

Embora devessem multiplicar-se os pontos sobre que incidiram as estatísticas de 1908, 1910 e 1912, que apenas convergiram para os locaes de maxima circulação, as «Considerações técnicas» julgam poder assentar já as divisões de problema.

A primeira corresponde ao descongestionamento do centro de Paris e especialmente no Mercado Central, estação de São Lazaro e nas calçadas que no nono bairro separam a praça de Clichy da da Opera.

A ligação das duas margens do Sena, apesar de bem estudada n'outras epochas, ainda carece de mais alguns complementos, e os arredores que se annexaram a Paris teem que ser valorizados pela abertura de novas ruas e pelo alargamento de outras que hygienizem esses novos bairros e alli facilitem a circulação.

Com os 900 milhões do emprestimo já realizado, conseguir-se-ha acabar o *boulevard* Haussmann, as ruas de Rennes, do Louvre, de Beauburg, do Renard e da Bretanha, e alargar as do Bac, Vaugirard e Saint Jacques, prolongar as ruas Priestley, Armand Carrel e dos Ursos e executar alguns trabalhos miudos, além d'outros, que são os principaes, todos para saneamento local e facilitarem a circulação.

Mas não param aqui os planos do Sr. Delanney.

Em lugar de planear a abertura de novas ruas, como Haussmann e os seus successores, o actual prefeito do Sena entende preferivel alargar as ruas existentes, para que se não percam, no centro de Paris, alguns jardins particulares, como succederia nos bairros dos Invalidos e de São Thomaz de Aquino.

Ora o problema dos espaços livres, é um dos que merece especial atenção ao arrojado prefeito do Sena, e portanto, entende que deve proceder-se a uma revisão dos alinhamentos das ruas actuaes.

«O perigo que resulta da excessiva multiplicação das vias publicas, sem precisão, escreve, é a redução exagerada da superficie dos quarteirões edificados, e consequentemente a supressão dos grandes pateos interiores e dos jardins particulares».

«A revisão dos planos de alinhamento das ruas mais frequentadas impõe-se, e de cada vez mais se imporá, prosegue. Deve por isso providenciar-se de maneira que tenham alinhamentos em relação com as necessidades da circulação moderna».

«Ha-de ser laborioso e melindroso este encargo, quando tiver que attender-se ao passado glorioso de Paris e ás necessidades actuaes. Ha de ser preciso ter em vista a execução parcial dos antigos alinhamentos, poupar os predios antigos, que devem tornar-se inviolaveis pelo seu caracter historico e pela sua belleza, evitar a alteração da esthetica de uma cidade que tem por dever conservar e augmentar ainda em todo o mundo o seu prestigio esthetico; procurar reatar a tradição dos architectos dos seculos XVII e XVIII, encontrar o sentimento, o gosto das praças decorativas, das perspectivas harmoniosas e das linhas pictorescas».

Esta traducção tão fiel quanto possivel do que se depara na pagina 56 das «Considerações técnicas», mostra bem quanto o problema é complexo e como deve ser bem ponderadamente estudado e realizado.

Mas o Sr. Delanney conta para isso com os recursos

que correspondem á obrigação de reconstrucções, a uma subordinação mais perfeita dos preceitos de hygiene, á imposição absoluta de construir casas novas que não ultrapassem o alinhamento planeado e não fiquem no existente, e, finalmente ás expropriações.

Tambem entende que a rua deve ser destinada á circulação e não atravancada com postes annunciadores, mesas de cafés, exposições, kiosques e principalmente com o que os Ingleses denominam *lavatories*. Estes devem ficar no sub-solo e tirando um tanto ao pictoresco das ruas parisienses, estreitar os passeios de algumas grandes vias publicas á custa da *terrasse*.

«Em breve surgirá este dilemma, escreve, ou alargar estas grandes arterias que se tornaram muito estreitas, procedendo a ruinosas expropriações pela hecatombe de casas de grande luxo, ou alargá-las de modo egualmente efficaz e por assim dizer gratuito, libertando-as dos impedimentos que tiram á circulação uma notavel porção da sua superficie».

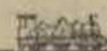
Imperfeitamente esta nota deu ideia do estudo referente á circulação de Paris e aos meios de a melhorar; mas o Sr. Delanney não se contenta com alargar certos arruamentos e ligar outros entre si, como o indica em linhas a carmin e a azul no nono graphico com que esclarece as suas «Considerações técnicas».

Ataca deliberadamente o problema dos jardins e dos espaços livres.

E' o que procuraremos referir no proximo artigo com que talvez ainda não terminemos a referencia ao «maior Paris».

Tanto admiramos a capital da França, tanto procuramos macaqueá-la n'alguns dos vícios que ministra para uso de extranhos quasi sempre, embora com proveito proprio, que não virá fóra de proposito imitá-la no que ella tem de bom: o seu amor ao progresso, alliado ao respeito pela tradição da belleza antiga, o seu genio emprehendedor e o seu affan em attrahir o estrangeiro, quer o procure por meio dos seus museus, das suas escholas e dos seus laboratorios, quer pelas manifestações d'outra ordem, mas que todas fazem amar a vida e julgar que ella merece ser vivida, sem as invejas que malsinam, sem os egoismos que deprimem, sem as calumnias que se acoitam tantas vezes por detraz d'um anonymato tão asqueroso, quanto covarde.

Mello de Mattos.



## A travessia do Atlantico em menos de dois dias e meio

Trata-se do salto da Europa á America, em dirigivel, segundo o projecto do Sr. Henrique Sanchis, apresentado n'uma conferencia feita na União Ibero-Americana, de Madrid.

Das palavras do Sr. Henrique Sanchis depreheende-se que o assumpto foi perfeitamente estudado, que o plano é exequivel, e que existem pilotos entusiastas dispostos a tentar a empresa, quando se lhes facultem os meios para realizá-la.

Para o fim proposto, diz o Sr. Sanchis ser necessario:

1.º Adquirir um ou dois dirigiveis analogos aos muitos que n'este momento se estão terminando, com febril actividade, na Allemanha, na França e na Italia. Typo de 20.000 a 24.000 m.<sup>3</sup>.

2.º Postos de refugio em Cadiz e nas Canarias, e, sendo preciso, em Africa.

3.º Preparar o pessoal preciso para a travessia.

A aquisição de um ou mais dirigiveis de typo moderno poderá fazer-se dentro de um prazo maximo, para a entrega, de oito mezes, e as fabricas allemãs, francezas ou italianas podem satisfazer a encomenda.

O preço de um dirigível de 20.000 m.<sup>3</sup> e de 1.000 cavallos, póde fixar-se em 160.000\$ escudos. Os portos de refugio (barracões) em Cadiz e nas Canarias podem fazer-se economicamente de madeira, como em Paris o fez a Companhia Zodiaco para proteger o rigido *Spies*. O orçamento para cada barracão será de 50.000\$ escudos, que é quanto aquelle custou.

Por ultimo, o pessoal para a prestação de todos os serviços technicos, durante a travessia, já o possui a Hespanha, competentissimo. Os pilotos aeronautas militares e alguns da armada só de mais alguma experiencia carecem para levarem a aeronave ao seu destino.

Haverá tambem necessidade de contar-se com um serviço de telegraphia sem fios, tão completo quanto possivel, para se poder conhecer a intensidade e direcção dos ventos, sobretudo na ultima etapa da viagem, isto é, entre Cabo Verde e a costa do Brasil; e é possivel que de tres ou quatro vasos de guerra ou transatlanticos, dotados com boas installações, por forma que o dirigível possa estar constantemente em communicacão telegraphica com uma estação pelo menos, ou das da costa ou das dos barcos encarregados de vigiar e facilitar a travessia aerea.

A tripulação será de 12 homens.

Sendo a distancia total a percorrer em linha recta, 5.300 kilometros, e acrescentando-lhe 150 kilometros pela volta pela costa d'Africa, resultará um total de 5.450 kilometros, que podem decompôr-se em 4 etapas, como segue:

Cadiz a Canarias. . . . .	1.100 kilometros
Canarias-Santiago de Cabo-Verde..	1.700 »
Santiago-São Paulo. . . . .	1.750 »
São Paulo-Cabo S. Roque. . . . .	900 »
Total. . . . .	5.450 »

Dando ao dirigível uma velocidade de 80 kilometros á hora, a acrescentando os 20 kilometros percorridos pelos alizeos, teremos uma velocidade total de 100 kilometros, e, portanto, em cincoenta e sete horas e meia de marcha se effectuará a travessia, isto é, em dois dias e nove horas e meia.

O projecto foi já estudado por varios technicos de reconhecida competencia, sendo approvado, e alguns até offereceram o seu concurso pessoal para tomarem parte na empresa.

Falta só o capital preciso. O primeiro que terá obrigação de fornecê-lo, é o Estado. Virão depois os particulares.



## A nova estação-terminus da rede central da Argentina

A linha ferrea central da Argentina tem em construcção, em Buenos-Ayres, uma nova estação-terminus, que dará não só para todo o movimento de passageiros, mas tambem para o de mercadorias, e, como é obvio, feitos em separado. Abrangerá uma area de cerca de 30 hectares, e custará perto de 5 milhões de escudos.

O movimento de passageiros pela rede tem augmentado tanto, especialmente nas zonas suburbanas, que a companhia resolveu já a introducção, n'estas zonas, da tracção electrica, que ainda lhe facilitará o futuro desenvolvimento, para cujo fim se tem em muita conta uma racional manipulação das bagagens, que não serão transportadas através as salas da estação, mas despachadas logo á entrada, d'onde, por corredores e ascensores, serão levadas aos binarios de partida, ou vice-versa.

O vestibulo para a venda dos bilhetes é facilmente accessivel aos vehiculos, e mede 61x18 metros. D'ahi, o passageiro tendo já despachado a bagagem portatil, ou de mão, entra na sala principal, de 140 metros de comprido,

por 25 de largura e 19 de altura, e d'onde tem accesso ás plataformas, ás salas de espera e aos varios bufetes da estação.

Os bufetes, além de uma ampla sala, dispõem, no primeiro andar, de pequenos compartimentos, para quem, para estar mais á vontade, prefira manter-se afastado do bufete principal, de maior bullicio e movimento.

Os andares superiores da estação são destinados aos escriptorios da companhia, e a diversos serviços de grande utilidade, como banhos, estação telephonica, etc., etc.

Sob o alpendre existem por enquanto 7 plataformas, a que se juntarão mais duas, quando o serviço o exigir; tres das plataformas destinadas ao serviço de grande percurso tem o comprimento de 350 metros, e nas outras, de 250 metros, desenvolve-se o movimento do serviço extra-urbano.

Os binarios são cobertos por tres elegantes tectos de ferro, formados por arcos de 48 metros de corda por 25 de altura. Por enquanto só dois estão construidos, e o terceiro construir-se-ha quando fôr necessario o serviço das duas outras plataformas.

Entre cada duas plataformas correm tres binarios.

Antes da estação, e á esquerda, serão construidos numerosos armazens para mercadorias, que abrangerão 11.800m<sup>2</sup>. Augmenta-lhes muito a capacidade o facto de que serão estabelecidos em muitos andares, aproveitando-se assim muitissimo a area occupada.

Os armazens serão dotados de numerosas cabreas, muitas movidas por electricidade, que servirão para accudir de prompto a todos os fardos, á chegada ou á partida.



## BRINDES RECEBIDOS

Agradecemos os seguintes brindes:

Um lindo calendario de escriptorio para o corrente anno, da casa Henry Gris & C.<sup>te</sup>, Rua do Ouro, 83, Lisboa; fabrica de carimbos de borracha, com gravura em todos os generos, numeradores e datadores, gravura em pedras finas para anneis, e tambem gravura heraldica e commercial.

Uma *agenda-bijou*, do Sr. A. G. Perdigão, encadernador, na R. da Saudade, 8, Lisboa.

Outra *agenda-bijou*, da casa Ernst George, Succesores, R. da Prata, 8, agencia de viagens, conceituadissima.

Uma *agenda-carteira* lindissima, dos Srs. Francisco Rivière & Hijos, de Barcelona, Ronda San Pedro, 58, com tecidos metallicos para todas as applicações industriaes, redes, arames, lampadas de segurança para minas; casa cujo representante no Porto, é o Sr. Arnaldo Portugal, R. do Bomjardim, 190.

Tres calendarios de parede, dos Srs. Harker, Sumner & C.<sup>te</sup>, Lisboa, Largo do Corpo-Santo, 14 a 18, e Porto, R. Sá da Bandeira, 223 a 227, representantes das melhores marcas de machinas para moagens e lagares, motores «Stockport» e «Diesel», debulhadoras «Garrett», enfardadeiras, locomoveis e caminheiras.

Dois calendarios de parede, dos Srs. Pinto de Sousa & Baptista, (*A Industrial Agricola*), successores de John M. Sumner & C.<sup>te</sup>, com machinas para industrias, agricultura e colonias, tendo o seu escriptorio em Lisboa, na Avenida da Liberdade, 29 a 37, onde tambem existe permanentemente uma exposicão de machinas e utensilios agricolas e outros.

Um calendario de parede da casa Ch. Lorilleux, com tintas de impressão; agente-em Portugal, Carlos Correia da Silva, R. Serpa Pinto, 24, Lisboa.

Uma bonita agenda da Companhia de Seguros «Segurança», do Porto, rua Ferreira Borges, 20.

# VIAGENS E TRANSPORTES

## Tarifa 24 de grande velocidade da Companhia Portuguesa

Como por mais de uma vez tivemos occasião de dizer ao referirmo-nos a transporte de fructas, hortaliças, etc., nas linhas da Companhia Portuguesa, esta Companhia tratava de estudar a forma de ampliar as suas principaes estações a tarifa especial n.º 24 de g. v. que actualmente é applicavel apenas para Lisboa-Rocio, para entrega nos mercados e domicilios da capital.

Essa nossa informação acha-se já confirmada porquanto aquella Companhia já submetten á sancção do Governo o projecto da nova tarifa, que virá a ter o mesmo numero e que attenderá aos transportes expedidos para aquelles destinos e mais os de Lisboa-Mar para remessas destinadas a exportação: Santarem, Paialvo (Thomar), Coimbra, Aveiro, Gaia, Campanhã, Figueira da Foz, Leiria, Portalegre, Elvas, Covilhã e Guarda.

Para Lisboa (mercados ou domicilios) são conservados na tarifa os preços hoje em vigor, e como já demonstrámos são muito reduzidos, mais ainda do que as tarifas congeneres em vigor n'algumas linhas estrangeiras.

Para os demais destinos insere a tarifa uma nova tabella de preços (B) formados em bases eguaes aos de Lisboa deduzidas a camionagem e despesas de manutenção e de operações de despacho na Alfandega.

Estes preços são applicados não só a remessas de pouco peso desde o minimo de 40 kilos, como a de vagão completo de 5.000 kilos, ou pagando como tal. Para estas ultimas é estabelecida a obrigatoriedade das operações de carga e de descarga serem feitas por gente, conta e risco do expedidor e consignatario, deixando por isso o caminho de ferro de cobrar os direitos correspondentes, \$10 por tonelada e operação.

Para Lisboa-Mar (dependencia de Lisboa-Caes dos Soldados) só serão acceitas remessas tanto de pouco peso como de vagão completo, que se destinem a exportação por via maritima. Para estas remessas cobrar-se-ha, além do preço de transporte segundo a distancia até Lisboa-C S. e respectivas despesas de manutenção, a taxa de embarque, estipulada pelo art. 12.º da tarifa de despesas accessorias, \$10 por tonelada.

Segundo uma condição da nova tarifa, as remessas que se destinam ás estações de Azambuja até Braço de Prata podem tambem aproveitar dos seus preços, desde que o expedidor o peça por escripto na nota d'expedição respectiva, cobrando-se a taxa correspondente á estação designada mais proxima que se siga á do destino da remessa, Lisboa-Mar ou Santarem, segundo o sentido do percurso. A's remessas procedentes da linha de oeste com destino a Braço de Prata, será applicado o preço correspondente a Lisboa-Mar.

Para as remessas que procedam ou se destinem ás estações da linha da Beira Baixa, e que em virtude do principio estabelecido da via mais curia para o seguimento das remessas, tenham de transitar pelas linhas da Beira Alta, cobrar-se-ha para a Companhia Portuguesa o que por esta tarifa corresponda aos kilometros percorridos nas suas linhas, mais o que corresponde por direitos de manutenção, como se se tratasse de remessas de serviço interno; para a Beira Alta, pelo percurso entre Guarda e Pampilbosa, 4\$82 e 4\$55 por tonelada, respectivamente para remessas de detalhe e de vagão completo, incluindo as despesas accessorias.

Para se avaliar da modicidade dos novos preços d'esta tarifa, que sem duvida, em breves será approvada e posta em vigor, dadas as vantagens que representa para o publico, citaremos um exemplo de taxas.

Uma remessa de 100 kilos de fructa de Elvas a Porto, 389 kilometros.

A tabella B indica para 386 a 390 k. 9\$58 por ton.  
Mais os direitos de manutenção..... \$40 » »

Total . . . . . 9\$98 » »

Para os 100 kilogr. . . . . \$99,8

Guia, registo, sello, etc. . . . . \$09,2

Total..... 1\$09,0

ou seja 1 centavo (10,9 reis) por cada killo.

Esperemos, pois, que a nova tarifa entre em vigor, e veremos o quanto ella ha de vir a beneficiar e desenvolver o trafego das fructas, hortaliças, lacticinios, legumes verdes, batatas e flôres, já hoje muito importante, mas que em breve tempo tomará muito maior incremento.

## Exportação, importação e transito de gados pelas Fronteiras de Portugal

Em virtude das medidas tomadas pelo Governo d'Hespanha sobre a importação e exportação de gados, a Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal, publicou um aviso que a Companhia da Beira Alta reproduziu e no qual se insere o decreto do Governo hespanhol e as disposições a seguir transcriptas:

«Tendo deixado de vigorar o Tractado de Commercio de 1893 entre Portugal e a nossa nação, e devendo, portanto, cessar as facilidades de livre transito que em virtude das clausulas do dito convenio existiam para a exportação, importação e transito de gados, determinou Sua Magestade El-Rei que os gados que hajam de ser importados ou exportados pela nossa fronteira com Portugal, sejam submettidos ás prescripções vigentes contidas nos artigos n.ºs 204 a 211 inclusivé, do regulamento de sanidade exterior de 14 de Janeiro de 1909».

A Companhia de Salamanca á Fronteira de Portugal recomendou, portanto, ás suas estações, especialmente ás de Espeja, Fuentes de Oñoro e Fregeneda, que tenham presente o anteriormente disposto para o seu mais exacto cumprimento:

Os art.ºs do regulamento de sanidade que se citam, e que dizem respeito directamente ao caminho de ferro, são os seguintes:

«Art. 203—Os gados cavallar, mular, asinino, vaccum, lanigero, caprino e suino, ficam sujeitos em toda a occasião, e no acto da sua importação em Hespanha por mar ou por terra, a uma visita sanitaria, cujos direitos, que se determinarão em uma relação ou tarifa especial, serão de conta dos importadores.

A mesma medida poderá ser applicada ás outras especies de animaes, especialmente aos cães e aves domesticas, sempre que se considere necessario.

Art. 206—Nos portos e fronteiras onde não se haja estabelecido o serviço sanitario, se exigirá, em Hespanha, aos importadores de gados estrangeiros, certificado de origem e de sanidade referente aos mesmos com a indicação da especie, numero e resenha dos animaes, objecto da importação.

Este certificado deve ser passado por um medico-veterinario official e levará o visto do consul ou do agente consular hespanhol, ou, na sua falta, da auctoridade respectiva da circumscripção ou comarca de que procedem os animaes, em cujo documento se fará constar que, durante as seis semanas anteriores á data da sua expedição, não grassou, no ponto da sua procedencia, enfermidade alguma contagiosa nos gados da especie apresentada para a importação.

O dito certificado será valido perante quem corresponda, durante o improrogavel prazo de tres dias.

Art. 208—Todos os animaes que de Hespanha se exportem para o estrangeiro por mar ou por terra, serão objecto de uma visita sanitaria escrupulosa. Os direitos estipulados ou que se estipulem pela dita visita sanitaria serão de conta dos exportadores.

O dia e hora em que deve effectuar-se o reconhecimento sanitario, serão determinados pelas auctoridades respectivas de accordo com o inspector veterinario.

Art. 211—Se a exportação se fizer por mar ou pelas linhas ferro-viarias, o inspector veterinario examinará previamente com o maior cuidado a parte da embarcação, vagão ou vagões destinados a conduzir os animaes, ordenando a limpeza e desinfecção sempre que o julgue necessario.

# CARRIS DE FERRO DE LISBOA

## O novo contracto

Publicaram os jornaes o projecto do novo contracto combinado entre a Commissão municipal que deixou as cadeiras da Camara em 31 de dezembro e a Companhia Carris, e que ficou concluido para ser estudado, modificado ou ratificado pela Camara actual.

Antes de tudo louvemos a boa ideia de dar publicidade a esse documento, antes d'elle se converter em contracto definitivo. Disse-se na Camara que ao Sr. Alves de Mattos se deve essa publicação; a elle, pois, cabem os louvores de ter dado ao publico de Lisboa conhecimento de negociações que tanto o interessam, com antecedencia bastante para que sobre ellas se exerça a critica e acaso d'esta possam sahir quaesquer modificações beneficas para a cidade, ou melhor, para esse publico, em geral.

E' essa critica que vamos fazer com a imparcialidade que nunca abandonamos, e até com sacrificio do espaço, porque, tendo que transcrever muitos artigos do contracto em projecto, e sobre elle fazer numerosas observações, isso tornará, já o vemos, este artigo extremamente longo, fóra dos habitos d'esta Gazeta.

Em geral, do projecto vê-se — o que todos sabiam — que a Companhia, escudada nos contractos latitudinarios que lhe foram concedidos, ou que ella teve meios de arrancar á Camara, que, por nossa desgraça, dirigia os negocios da cidade em 1898, continua no seu systema de só dar «bilha de leite por ... tonel de azeite».

Difficil era, pois, á commissão, obter d'ella qualquer concessão em beneficio do publico.

Mas, francamente o diremos, as que conseguiu justificam a canção franceza.

«Trop souvent ce qu'on nous donne,  
Ne vaut pas ce qu'on nous prend.»

A leitura do projecto deixa-nos a impressão de que se, pelos actuaes contractos, a companhia é já senhora magestática das ruas de Lisboa, pelo futuro ainda mais ella fica dominadora d'estas... e da Camara Municipal.

A commissão não ha duvida que teve deante de si grandes difficuldades, e fazemos-lhe a justiça de crer na sua muita vontade de as vencer, mas quanto a nós não se compenetrou bem que a Camara tem — apesar d'aquelles contractos — ainda um valioso trunfo que lhe daria o ganho do jogo. Pô-lo na mesa sobre as cartas de pequeno valor de uma regularização de contas, uma leve alteração de tarifas, uma concessão de passes e outra aos bilhetes de assignatura, e a companhia ganhou o jogo.

A situação é esta:

A Companhia Carris attingiu, dadas as condições da cidade de Lisboa e do seu movimento de transportes entre os diferentes pontos servidos pelas suas linhas, o maximo da sua exploração. Não pôde pôr mais carros, porque atulharia as ruas e tudo parava; não os pôde fazer andar mais rapidos, porque os desastres seriam frequentes.

Quasi a totalidade das suas carreiras teem que atravessar gargantas onde o movimento se estrangula. Perde dinheiro por isso. Precisa fazer divergir o movimento das ruas do Arsenal, Aurea e Augusta para outras ruas. Precisa do Chiado para auxiliar a primeira, das ruas da Prata e dos Fanqueiros, como subsidiarios d'aquellas ultimas.

Conceder-lhe a passagem por estas ruas, mas especialmente a primeira, é valorizar a sua rede em mais de cincoenta por cento. Aqui tinha, pois a Camara o trunfo para fazer valer as suas exigencias.

E não precisava conceder mais, e não devia acceitar tão pouco.

Vejamos o que a cidade dá e recebe, analysando o contracto:

Diz o projecto:

Artigo 1.º — E' mantido o prazo de 99 annos, contados desde 9 de fevereiro de 1888, para a Companhia Carris de Ferro de Lisboa, no exercicio da sua industria de transportes de passageiros e condução de mercadorias, conservar e explorar, como concessão de utilidade publica, que fica sendo para todos os effeitos legais, as linhas ferreas que actualmente lhe pertencem, as que estão projectadas e as que de futuro estabelecer nas ruas e demais logares publicos em que de harmonia com as estipulações do presente contracto, lhe é permittido fazê-lo.

§ 1.º Transferida a concessão da Nova Companhia dos Ascensores Mechanicos de Lisboa e sendo assim incorporadas as suas linhas na rede geral da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, a respectiva exploração fica completamente integrada no regimen do presente contracto.

Aqui se vê que até fevereiro de 1987, isto é, ainda por 73 annos (!) não teremos em Lisboa outro meio de tracção além do fio aereo que lá está ha 14 annos, banido em Nova York e que em parte alguma é consentido no centro das capitães, exceptuando Madrid apenas!

E não só para as linhas existentes, como para as futuras e ainda para as dos ascensores, que não tinham tal garantia.

§ 3.º A Companhia poderá combinar a sua exploração ferroviaria com a de vehiculos que circulem fóra dos carris.

§ 4.º Para as installações e demais dependencias, accessorias das suas linhas ferreas, a Companhia poderá, sempre que isso seja necessario ou conveniente ao serviço de exploração, utilizar as vias e logares publicos onde seja possivel fazê-lo sem prejudicar o livre transito do publico.

O § 3.º é uma concessão enorme: de todas as ruas, mesmo os mais estreitos becos, porque a companhia não diz por onde fará circular esses carros volantes.

O 4.º então é mirabolante! O direito de construir quaesquer dependencias sempre que a companhia convenha em qualquer logar publico, é a alienação em globo, de toda a cidade. Não é já a facha da rodagem, são os passeios, os jardins, os atrios dos monumentos, tudo.

Amanhã a Carris terá o direito — e usará d'elle — de pôr uma barraca em frente do portico dos Jeronymos, um poste sobre a base do monumento dos Restauradores, uma caixa de transformadores de corrente em frente da porta de qualquer de nós, ou da vidraça de qualquer lojista, sempre que «não prejudique o transito».

E pelo que fez ao arco de Santo André, se vê como ella é respeitadora dos monumentos publicos.

Art. 4.º — Além das linhas constantes do referido mappa, a Companhia fica tendo o direito de construir quaesquer linhas que, de futuro, lhe convenha explorar e seja possivel assentar nas vias publicas da area da cidade de Lisboa, salvo se a isso obstar algum motivo relevante de ordem ou interesse publico.

§ 1.º As divergencias entre a Camara e a Companhia ácerca da qualificação de taes motivos, serão resolvidas em juízo arbitral, sem recurso, e «ex-æquo et bono», em prazo não excedente a dois mezes.

§ 3.º Se a Camara, dentro do prazo de 30 dias, posteriores a divergencia, se recusar a outorgar o compromisso para a constituição do tribunal ou se os arbitros nada resolverem no prazo fixado, a Companhia desde logo terá o direito de construir as novas linhas a que se refere este artigo.

§ 4.º O mesmo direito terá a Companhia quando a Camara nada delibere sobre os projectos, dentro do prazo a que se refere o § 1.º do artigo 9.º d'este contracto.

Conforme o art. 4.º, a companhia tem direito a estabelecer linhas por onde quizer; se a Camara se oppõe, veem os arbitros, e se ella se demora dois mezes a nomear o seu ou a approvar os projectos a companhia constroe e faz o que quer!

Note-se, dois mezes para a camara estudar um projecto, que a companhia, apesar de ser bem simples a construção e até já estar prevista ha dezenas de annos, leva um anno para apresentar, como se vê no

Art. 3.º — Obriga-se a Companhia a apresentar á Camara, no prazo de um anno, a contar da presente data, os projectos das linhas seguintes:

1.º — Alcantara e Belem á Ajuda — Pela calçada da Tapada e nova rua projectada no Alto de Santo Amaro e Ajuda e Calçada da Ajuda a Belem, logo que aquella rua esteja construida.

2.º — Alcantara á Estrella — Pelas ruas do Livramento, das Ca-

vallariças do Infante, Possidonio da Silva, Boa Morte e rua de Santo Antonio.

3.<sup>a</sup>—*Cruz das Almas à rua Possidonio da Silva*—Pelo Arco do Carvalhão, Prazeres e largo dos Prazeres.

4.<sup>a</sup>—*Campolide a S. Sebastião*—Pela rua Marquez da Fronteira.

5.<sup>a</sup>—*Sete-Rios a Carnide*—Pelas Laranjeiras e estrada da Luz.

6.<sup>a</sup>—*Chiado*—Pelas ruas do Carmo, S. Nicolau, Nova do Almada, Garrett, até ao largo das Duas Igrejas em sentido ascendente, e descendente pelas ruas Paiva de Andrada, da Lucta, Victor Cordon, calçada de S. Francisco e rua da Conceição.

7.<sup>a</sup>—*Rua da Prata e rua dos Fanqueiros e Poço do Borratem.*

8.<sup>a</sup>—*Castello-Poço do Borratem, Santo André*—Pelas ruas da Magdalena, de S. Mamede, da Saudade, dos Milagres de Santo Antonio e Costa do Castello.

9.<sup>a</sup>—*Rua dos Sapadores ao Caminho de Ferro*—Pelas ruas do Valle de Santo Antonio, quando a Camara tenha construido uma variante n'esta rua de forma a obter uma inclinação não superior a 14 por cento.

10.<sup>a</sup>—*Avenida Almirante Reis ao Alto de S. João*—Pela rua Conselheiro Moraes Soares, quando esta rua estiver terminada.

11.<sup>a</sup>—*Avenida Almirante Reis à Graça*—Pela rua Maria Andrade, Maria, Antonia Andrade, Calçada e Caminho do Forno do Tijolo.

12.<sup>a</sup>—*Conde de Redondo à rua Estephania*—Pela rua Gonçalves Crespo, Avenida Duque de Loulé e rua do Instituto Agrícola.

§ 1.<sup>o</sup>—Tambem desde já ficam approvados por parte da Camara os projectos que a Companhia lhe apresentou com o seu pedido de 11 de junho ultimo para a construcção das linhas pela rua dos Fanqueiros, rua da Prata, Victor Cordon, Garrett e do Carmo, afim de desaccumular do centro da cidade o serviço de viação, completados com uma ligação no sentido ascendente pelas ruas de S. Nicolau e Nova do Almada.

Aqui vem a linha do Chiado, e não só ella, como, disfarçadamente, mais uma linha nova pelas ruas de S. Nicolau e Nova do Almada, constituindo aquella mais uma transversal do quadrilatero da Baixa o que será um grande estorvo para o apertado cruzamento da rua Aurea.

As linhas das ruas dos Fanqueiros e da Prata e a da Ajuda, pela calçada d'este nome, já estavam no contracto de 1898, como aqui o dissemos no nosso numero de 1 de outubro de 1901.

A art. 6.<sup>o</sup> dá á companhia o direito de substituir o seu systema de tracção, mas não diz que isso só se fará com consentimento da Camara. Diz-se que esse systema será «o que as condições locais e os progressos da sciencia e da industria aconselharem» mas nada mais.

A companhia é pois, livre de o fazer, como, quando e como quizer; a Camara é que (§ 4.<sup>o</sup>) não a póde obrigar a isso senão d'aquí a 35 annos.

Esta obrigação estava no actual contracto, e o prazo, se não expirou, estava por pouco. Agora a Companhia consegue um novo prazo, larguissimo como se vê, o que lhe é de uma vantagem valiosissima.

Art. 7.<sup>o</sup> Durante todo o periodo da vigencia d'este contracto e dentro do perimetro da rede geral concedido á Companhia, será mantida a estipulação do artigo 7.<sup>o</sup> do contracto de 16 de agosto de 1898, approvado por decreto de 20 de outubro d'esse anno, e assim não poderá a Camara fazer qualquer nova concessão ou dar qualquer licença para a exploração da industria de transporte colectivo de passageiros por meios mechanicos, salvo accordo previo com a Companhia.

E' a manutenção do monopolio por 99 annos. Até aos nossos bisnetos não haverá outra coisa em Lisboa.

Art. 12.<sup>o</sup> As novas linhas que a Companhia construir só poderão ser abertas á exploração depois de examinadas e approvadas pela repartição technica da Camara, devendo o resultado do exame ser communicado á Companhia nos tres dias subsequentes á sua conclusão.

§ 1.<sup>o</sup> Ter-se-ha como auctorizada a abertura á exploração, se nenhuma communicação fór feita no prazo indicado.

§ 2.<sup>o</sup> Da mesma forma se procederá com o novo material circulante sobre rails ou fóra d'elles.

§ 3.<sup>o</sup> A recusa para a abertura á exploração de qualquer nova linha só poderá fundar-se no facto de não corresponder aos projectos approvados, e, quanto á circulação dos novos carros, no facto de não se acharem conformes com as posturas a que estiverem sujeitos nos termos d'este contracto (!!).

Como se vê a companhia, na sua qualidade de ingleza, usa o proverbio *time is money*, e obriga a Camara a acatá-lo.

Se a Repartição não achar a linha em estado de ser

aberta, e se se seguirem tres dias feriados, a Companhia abre a linha e a Camara fica... de bocca aberta.

Quanto ao § 3.<sup>o</sup> não se entende que posturas são as que se applicam aos carros electricos.

Art. 22.<sup>o</sup> O plano de exploração para o serviço ordinario será organizado pela forma que a Companhia julgar mais consentanea com os interesses do publico e com as necessidades do serviço, sendo contudo subordinado ao principio de que, em qualquer ponto da rede, o intervallo entre dois carros successivos no mesmo sentido de qualquer typo de serviço, não será superior, das 6 até ás 8 horas, a 15 minutos, das 8 até ás 20 horas, a 10 minutos; e das 20 até á 1 hora, a 15 minutos.

§ 1.<sup>o</sup> Cada carreira de serviço a que se refere este artigo, com excepção das circulações, carros economicos e funiculares, comprehenderá pelo menos quatro zonas.

§ 2.<sup>o</sup> As carreiras além d'estas são consideradas serviço extraordinario e não tem minimo obrigatorio de zonas.

Este artigo está propositadamente redigido por forma a prestar-se a interpretações. Não se diz que o intervallo de cada carro para um mesmo destino será de 15 ou 10 minutos pelo menos, mas «de qualquer typo de serviço», podendo ser considerado assim carros de circulação ou de carreira directa, carros ordinarios ou extraordinarios, etc.

Art. 23.<sup>o</sup> Durante a vigencia do presente contracto as tarifas, para as linhas actuaes e para aquellas cuja construcção já está prevista, são para o serviço ordinario 2 centavos por uma zona e um centavo por cada zona a mais, em toda a rede da Companhia, não podendo as carreiras extraordinarias ter preços superiores aos estabelecidos n'este artigo.

§ 1.<sup>o</sup> A divisão das zonas é a que consta do segundo mappa adjuncto a este contracto e que fica fazendo parte integrante d'elle, e essa divisão só poderá ser modificada de accordo com a Camara.

As tarifas fixadas não são, durante um certo prazo, sujeitas a revisão, como seria natural. Ficam fixas até 1987.

E' n'este artigo que estão as «broas do Natal» ou o «bolo-rei com brindes de valor» que o novo contracto offerece ao publico.

Mas, examinando o mappa como amavelmente no-lo consentiram na Camara, vê-se que as broas são de mau milho e os brindes de pechisbeque.

A companhia abate o preço actual das zonas, mas *devide ao meio as mais importantes*, de forma que, em geral, entre pontos de mais importante movimento cobra a mesma coisa, e mesmo em alguns casos cobra mais.

As carreiras entre os extremos da rede central, da antiga concessão, Intendente, Caminho de Ferro, Rua das Pretas a Santos, são cortadas na praça do Commercio, pelo que ficam sendo de 2 zonas, de 30 reis como actualmente. A da praça do Commercio à Rotunda é dividida em duas, na rua das Pretas, ficando, pois nos mesmos 30 reis.

Mas a do Camões à rua Alexandre Herculano, que hoje é uma zona só, fica pulverizada em tres, custando assim mais cara do que hoje, 40 em vez de 30 reis.

O mesmo succede á da Graça ao Rocio que passa de 30 para 40 reis; e cremos que até ao Desterro passa de 30 para 50 reis.

A circulação Rio de Janeiro-Avenida-Baixa-S. Roque, que cremos passa a subir pelo Chiado, serviço que muitas pessoas aproveitam, em noites calmosas, para tomar o fresco, passa de 50 para 60, porque de tres zonas que hoje tem passa a cinco: Rua das Pretas, Camões, S. Pedro d'Alcantara, S. Mamede, Alexandre Herculano e Rua das Pretas.

Continuam, entre outras, a ser uma zona os 600 metros da rua Alexandre Herculano e os da avenida Fontes, não permitindo a Companhia que quem vem do lado do Arco do Cego ou Bemfica para o Rato deixe de pagar uma zona mais pelos 300 metros da Rotunda à rua Alexandre Herculano, e outra, de 20 réis, por esta rua. Assim, Matadouro ao Rato, 1.500 metros, custa meio tostão.

Justo é reconhecer que para Belem, Campo Grande, Lumiar e Bemfica, ha uma redução cremos que de 20 reis, e que se acaba com os preços mais elevados aos domingos, o que é uma vantagem; assim como para os pequenos percursos da Baixa até ou desde a praça do Commercio se pagarão dois em vez de tres centavos.

Mas ha um § 5.º que não podemos deixar de transcrever:

§ 5.º Na hypothese do aggravamento do agio do ouro ou do augmento do coeeficiente da exploração durante um anno civil vi-rem a affectar por uma forma consideravel a economia da Companhia exploradora da rede, os preços indicados n'este artigo poderão ser augmentados pelo tempo necessario e de maneira a compensá-la no conjuncto; e para a distribuição d'esse augmento, que deverá ser proporcional tanto quanto possível aos preços que ficam estabelecidos, ter-se-hão em conta os minimos da actual mceda.

E' um cumulo! Se a Companhia administrar mal, se gastar demasiado na exploração e o coeeficiente portanto *durante um só anno* augmentar (e não se diz sobre que base) se a Companhia em vez de ganhar *rios de dinheiro* tiver apenas lucros razoavelmente remuneradores, tem logo o direito de augmentar as tarifas.

Aqui demonstrámos ha um anno (pagina 378 do nosso numero de 16 de dezembro de 1912) que a companhia dos Omnibus de Paris *perdeu* consideravelmente no primeiro anno de exploração das suas carreiras com as tarifas reduzidas. Se cá succeder apenas que a companhia não gane muito, muitissimo, era uma vez o art. 23.º.

O art. 24 mantem de forma effectiva os carros do povo (que passam a chamar-se carros economicos, quando melhor seria chamar-lhes de 2.ª classe) á semana e ao domingo até ao meio-dia, os quaes teem a grande differença de custarem menos 1 centavo nas duas primeiras zonas. Por 10 reis de differença, não valia a pena.

E note-se que os mantem unicamente nos trajectos em que a companhia tem a competencia de outras empresas. Para a Avenida, Poço do Bispo, Graça, Estrella, etc.; e depois do meio-dia ao domingo, não ha *economias*.

E' a glorificação de Eduardo Jorge e seus collegas, aos quaes a Camara terá que dar o golpe de misericórdia, como preceitua o art.º 34, cujos §§ dizem:

§ 3.º—A Camara outrosim se obriga a determinar, mediante nova postura, que deve ser posta em vigor desde a data d'este contracto, que de futuro todos os vehiculos destinados a transportes de passageiros ou de mercadorias, excepto carrinhos de mão, tenham as rodas na distancia minima de 1,30 de centro a centro, sob pena de ser recusada ou retirada a respectiva licença.

§ 4.º As licenças de taes vehiculos, actualmente em vigor, que não caducarem, só poderão ser renovadas nas condições em que foram concedidas a favor dos actuaes empresarios, seus herdeiros directos, ou a favor, no caso de divisão de co-propriedade, dos que a constituíam.

Se o § 3.º é mau, obrigando os actuaes carros a uma mudança de eixos que lhes custa cara, e mais cara custará á Camara que tem que reparar as calçadas, onde elles, com rodas de um lado fóra dos carris abrem um sulco, o § 4.º impedindo que, no uso do seu direito, as actuaes empresas vendam o seu material a quem lh'o queira comprar, chega a ser escandaloso.

Se virmos a Camara, ella que tão defensora era das empresas populares, approvar esta disposição, não poderemos deixar de exclamar como Virgilio, na Eneida:—*Quantum mutatis ab illo!*

O art. 27 é porém bastante para compensar a Camara d'este desgosto:

Art. 27.º A Companhia fornecerá annualmente á Camara para o serviço municipal, 150 *passes gratuitos* e pessoas do modelo em uso para o publico.

E' a varinha de condão com que a companhia abre todas as portas. O passezinho é tão commodo, que á vista d'elle não ha resistencia possível; e portanto ella distribue-os á Camara em numero bastante para todos os vereadores, engenheiros, empregados, continuos, correios... e tudo!

Tambem os amigos não foram esquecidos no

Art. 28—A Companhia obriga-se a manter, ao preço de 30 escudos annuaes, os bilhetes de assignatura, validos para todas as linhas actuaes e futuras dentro da actual area da cidade de Lisboa.

§ unico. Ao preço d'estes bilhetes é applicavel o que fica estipulado no § 5.º do artigo 23.º do presente contracto.

Se o preço das carreiras fosse fortemente diminuido haveria razão para manter esses bilhetes a tal preço, mas com carreiras a 80 e 70 reis, basta que o assignante faça dois trajectos por dia, para lhe ficarem gratuitos todos os percursos que faça.

Os bilhetes de assignatura, validos, para mais, nas novas linhas e nas dos ascensores, poderiam bem subir de preço, e essa differença de receita ser concedida aos passageiros em geral, alargando as zonas, de forma a que, dentro da antiga circumvallação, ou pelo menos entre os extremos do Intendente, Rotunda, Caminhos de Ferro, Alcantara e Rato, o preço em qualquer sentido, não fosse mais que dois centavos.

Como a tarifa fica, será mais uma prova de mesquinhez da companhia, porque poucos são os que tomam os carros no extremo da zona, e quem os tomar dentro de uma para a seguinte, embora incompleta, paga tanto como hoje.

\*

Varias entidades teem ido á Camara, reclamar contra as condições d'este contracto que as prejudicam:

Os commerciantes do Chiado voltaram a reclamar contra a passagem dos carros por alli, no que, justificadamente, vêem um prejuizo, porque os seus freguezes tomarão os carros no Rocio para a Estrella e Rato, em vez de, como hoje, os irem tomar á praça do Camões;

Os donos dos carros volantes, que são condemnados a transformar os vehiculos e ficam privados da liberdade de transferirem a outros a sua industria, o que é contra todas as leis commerciaes;

Os habitantes da Ajuda, que tendo direito, pelo contracto de 1898 a uma linha pela actual calçada da Ajuda, vêem essa obrigação que a Companhia tomou, transformada n'uma hypothetica linha por uma rua ainda em projecto, que levará annos a pôr-se em execução.

Os portadores de bilhetes de assignatura, esses é que resolveram nada representar, porque estão bem protegidos no contracto.

Quem devia reunir-se e representar, era o grande publico; todos os que se servem dos carros e tomam bilhete de carreira, porque são esses que ficam pagando ainda carissimo, apertados n'uma rede de zonas exiguas, mesquinhas, e que, ao menos, poderia tornar-se mais supportavel, se se adoptasse como em Paris, (e até mesmo em Lisboa se usa hoje em certos casos) o systema de extremos sobrepostos, que permite que do meio de uma zona para o centro da seguinte se conte uma zona só.



## A QUESTÃO DA CAIXA DE REFORMAS

### Greve do pessoal

Para resolução da divergencia entre o Syndicato do Pessoal dos Caminhos de ferro Portuguezes e a Companhia Portugueza, sobre as condições do regulamento da Caixa de Reformas e Pensões, teve, no dia 8, a commissão eleita na assembleia de 6 de janeiro do anno passado, uma larga conferencia com o seu presidente, o Sr. Presidente do Ministerio, sendo-lhe por este lido o projecto do regulamento elaborado pela Companhia.

Entre outras modificações, que esse projecto apresenta, nota-se que a pensão de reforma será de 55% do vencimento ou salario medio do interessado, considerando-se como tal não só o vencimento ou salario como tambem os abonos pagos pela Companhia ao pessoal, que não tendo a caracteristica de reembolso das despesas, de soccorros ou gratificação extraordinaria, representam premios concedidos pela applicação d'uma formula regulamentar, abonos de exercicios aos agentes da gare, lucros dos trabalhos de empreitada ou tarefa, abonos de residencia e de alojamento.

O empregado ou operario terá direito á reforma quan-

do complete 60 annos de idade e 30 de servico, excepto o pessoal de comboios e chefes de deposito e de reserva, aos quaes aquelles minimos são reduzidos a 55 e 25 annos.

O empregado ou operario que se impossibilitar por doença terá direito à reforma depois de 15 annos de inscripto na Caixa.

A importancia da pensão de reforma, ordinaria ou anticipada, não poderá em caso algum ser superior a 75 % do vencimento ou salario medio, nem exceder 1:200\$000 réis annuaes. Os minimos são fixados em 72\$ annuaes para os homens e 54\$ annuaes para as mulheres.

Aquelle que voluntariamente deixar de fazer parte da Caixa terá direito à restituição da totalidade das quotas pagas, e ainda a um donativo extraordinario, não inferior a tres mezes do vencimento ou salario se for demittido ou exonerado por doença.

As viuvias, filhos menores de 18 annos, filhas solteiras e as mães viuvias são concedidas pensões na importancia de metade da reforma.

A Caixa será administrada por uma commissão de 7 membros, sendo 5 nomeados pelo Conselho de Administração e dois eleitos, por 2 annos, pelos empregados e operarios inscriptos na Caixa.

A uma pergunta sobre se a situação em que ficaria o pessoal, no caso de se resolver o resgate das linhas, respondeu o Sr. Presidente do Ministerio, que o resgate, quando se torne um facto, não cercearia por principio algum, nenhuma das regalias que o pessoal já disfructa e que esse resgate se effectuaria logo que as circumstancias do paiz o permittissem, o que lhe parecia não estar longe.

Inquirindo tambem se o regulamento agora apresentado era a ultima palavra da companhia, confirmou o facto dizendo: que a companhia não podia dar mais do que o que estava indicado no regulamento.

A commissão, reunindo em seguida, resolveu por unanimidade demittir-se, entregando à classe o seu mandato, aguardando a primeira reunião magna, para prestar contas dos seus trabalhos.

Esta reunião estava convocada para a noite de 14, na Caixa Economica Operaria.

Inesperadamente, na noite anterior, à 1 hora, o pessoal declarava-se em greve, suspendendo-se a circulação dos comboios desde a manhã de 14, chegando apenas a sahir um que não passou de Braço de Prata por ali estar interceptada a linha, além da estação com dois vagões carregados, que estão na transversal, tomando tres vias.

N'outros pontos foi tambem feita «sabotage», já avariando-se osapparelhos telegraphicos, já fazendo parar as machinas e d'ellas retirando algumas peças; constando tambem que as agulhas, em varias estações, estão fechadas e trancadas tendo desaparecido as chaves das fechaduras Bourret.

Os telegrammas do «comité» grevista que, para registro, copiamos dão ideia d'esta attitudede:

*Entroncamento*, às 3 e 3 da madrugada. — Aos camaradas de toda a linha. Guardem os livros bem seguros F. 33 e 138 guias, talões, cartas de porte de P. V. e G. V. e folhas de carregamento de vagões em transito, e em caso de violencia inutilizem. «Comité central».

*Entroncamento*, às 7 horas. — O governo toma conta das estações. Não haja receio. As noticias vão por via terrestre. Inutilizem o apparelho telegraphico. Haja união e solidariedade. A greve mantem-se em todas as linhas com exito. Não acceitem informações a não ser enviadas por este «comité». Mantenham-se unidos e a victoria será nossa. Pedimos suas adhesões.

*Entroncamento*, às 6 horas. Não consentam a circulação de qualquer comboio, custe o que custar, cuja dois as vias não estão em condições de assegurar a vida dos passageiros. Em todos os pontos as ordens são terminantes. Camaradas dedicados defendam a greve e previnam o pessoal de tracção que tenha cautela com a situação da linha que pôde estar dynamitada.

As estações de Lisboa teem estado fechadas e guarda-

das por Guarda Fiscal e Nacional, conservando-se nos seus postos o pessoal que não adheriu à greve.

Antem, 15, tentou-se fazer um comboio de Lisboa-R a Cintra, mas os grevistas, em Campolide, impediram-no de avançar, prevenindo o machinista de que havia n'isso grande perigo.

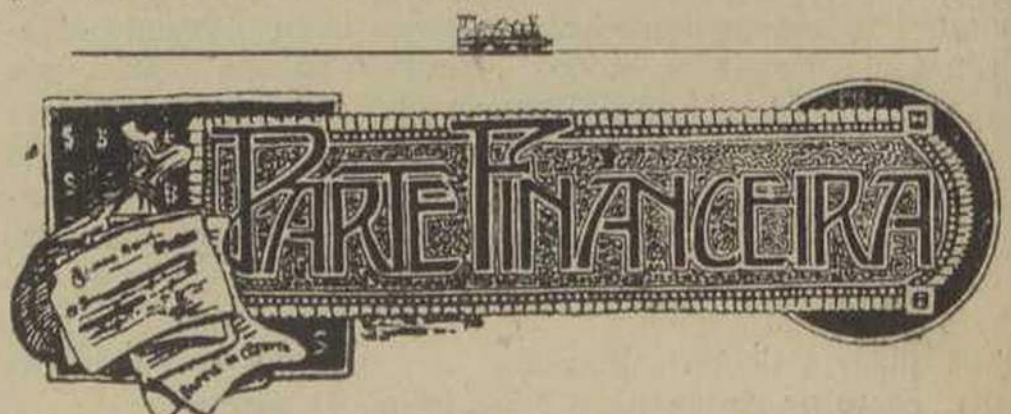
Como acima dizemos, grevistas reuniram-se em assembleia geral, na noite de 14, resolvendo, com grande entusiasmo, continuar a greve, e nomeando uma commissão para se entender com a administração da Companhia. Esta, porém, respondeu à commissão que, visto ter-se o pessoal declarado em greve, não podia recebê-la.

A commissão executiva e os directores adjunctos da Companhia e commissario do Governo teem estado reunidos, tendo-se tambem realizado em 14 e 15 varias conferencias com o Sr. ministro do Interior.

Este, perguntado por um deputado, na Camara, qual a attitude do Governo, respondeu simplesmente (extracto official):

«O Governo não tem programma, tem apenas que cumprir a lei. Garantirá a liberdade de trabalho e o direito à propriedade.»

Até à hora do nosso jornal entrar na machina a situação conserva-se sem solução.



## BOLETIM COMMERCIAL E FINANCEIRO

Lisboa, 15 de Janeiro de 1914.

O Sr. Ministro das Finanças apresentou hontem na Camara dos Deputados o orçamento para 1914-1915, fazendo uma larga exposição dos elementos de que se serviu para avaliar as receitas e as despesas, conforme o relatorio que apresentou e os jornaes diarios hoje publicam na integra.

Esse orçamento não comprehende ainda as propostas de finanças que o orador prometteu apresentar, sendo só baseado nas leis já votadas e sobre o orçamento findo, attendidas varias economias feitas nos diferentes ministerios e ao augmento de receitas de varias proveniencias.

Sobre esse orçamento o actual apresenta os seguintes augmentos, em contos:

Nas receitas:		
Ordinarias .....	3.873	
Extraordinarias .....	1.696	5.569

Nas despesas:		
Ordinarias .....	1.562	
Extraordinarias .....	1.593	3.155
Saldo positivo proposto .....		2.414
que, com o saldo de 1912-13 .....		979

Forma o total de .....

3.393

Os numeros globaes que produzem estas differenças são os seguintes, no orçamento que se propõe para 1914-1915:

Receitas:		
Ordinarias .....	75.992	
Extraordinarias .....	5.470	81.462

Despesas:		
Ordinarias .....	70.403	
Extraordinarias .....	7.667	78.070

Saldo ou excesso das receitas sobre as despesas .....

3.392

Explicando este resultado, o relatorio acrescenta que o excesso supra de 9.632 contos, sobre o orçamento anterior, se applica a Amortização da divida nacional, na importancia de .....

3.284

Garantias de juros, reembolsaveis, na somma de .....

790

Subvenções para despesas coloniaes, no montante de .....

2.165

Sommando tudo .....

6.239

e havendo ainda o saldo disponivel, como dito fica, de ...

3.393

Teem sido bastante movimentadas as transacções de papeis de credito durante a presente quinzena, registrando-se tanto nas ca-

das bancarias como nas de cambio, negocio regular, o que se póde attribuir ao facto de ser agora a epocha de cobrança de coupons.

**Bolsa:** Tem-se manifestado bastante movimento de bolsa, não havendo, comtudo, grande alteração de preços, exceptuando a differença de juros havida no fim do anno proximo preterito.

**Cambios:** Abriu a quinzena com offertas, fraquejando diversas vezes, em resultado de abundancia de coupons que representam ouro.

Os cambios abriram a  $44 \frac{3}{4}$ - $44 \frac{3}{8}$  no principio da quinzena e fecharam hoje a  $44 \frac{13}{16}$  -  $44 \frac{13}{16}$ .

£ ouro—comprador a 5331, vendedor a 5334.

O Rio fechou a  $16 \frac{5}{32}$  ou réis 15854.

## Curso de cambios, comparados

	EM 15 DE JANEIRO		EM 31 DE DEZEMBRO	
	Comprador	Vendedor	Comprador	Vendedor
Londres cheque .....	45	$44 \frac{7}{8}$	$44 \frac{9}{16}$	$44 \frac{7}{16}$
" 90 d/v.....	$45 \frac{1}{2}$	—	$45 \frac{3}{16}$	—
Paris cheque.....	632	635	636	639
Berlim ".....	260	261	262	263
Amsterdam cheque .....	440	442	443	445
Madrid cheque .....	990	1000	1000	1010

## Cotações nas bolsas portuguesa e estrangeiras

Bolsas e titulos	JANEIRO													
	2	3	5	6	7	8	9	10	12	13	14	15	—	—
<b>Lisboa:</b> Divida Interna 3% assentamento	39,05	39,05	39,05	39,10	39,15	39,20	39,15	—	39,10	39,10	39	39	—	—
Divida interna 3% coupon.....	38,82	38,85	38,85	38,85	38,85	38,95	39	—	38,95	38,90	38,85	38,85	—	—
" 4% 1888, c/premios.....	—	—	20575	—	—	—	20585	20585	—	—	21500	21500	—	—
" 4% 1888/9.....	c56500	—	c56500	—	—	—	—	—	—	—	—	c56500	—	—
" 4% 1890.....	—	—	—	—	—	250500	—	c50550	—	—	a50550	—	—	—
" 3% 1905 c/premios.....	9500	9500	9500	—	9500	9500	9500	9500	9500	9500	9500	—	—	—
" 4% 1905, (C.º de F.º Est)	—	—	c80530	—	—	a80530	—	—	—	—	a80530	—	—	—
" 5% 1909, ob. (C.º de F.º Est)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	c80500	—	—	—
Externa 3% coupon 1.ª serie.....	66570	67500	67500	67500	67510	—	67510	—	67510	67510	67510	67510	—	—
" 3% 2.ª serie.....	66500	—	—	—	—	—	—	—	—	66520	—	66520	—	—
" 3% 3.ª serie.....	68540	68540	68540	68530	68540	68540	68550	68550	68550	68550	68540	68550	—	—
Obrigações dos Tabacos 4%.....	—	—	157550	157550	157550	158500	158500	—	—	—	—	—	—	—
Ações Banco do Portugal.....	157500	—	—	—	141500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Commercial de Lisboa.....	—	—	—	101500	101500	—	—	—	—	100580	101500	101500	—	—
" Nacional Ultramarino.....	101500	101500	—	116550	116500	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Lisboa & Acores.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	5560	5550	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional.....	—	5550	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Tabacos, coupon.....	68500	—	68500	—	—	—	—	68510	68510	—	68500	—	—	—
Companhia dos Phosphoros, coupon	—	—	57550	57550	a57560	57580	58500	—	58500	58520	—	58520	—	—
Obrig. Companhia Atraves d'Africa.....	—	—	86500	—	—	—	—	—	—	86550	87500	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 1.º grau	—	64500	64500	—	—	—	—	64520	64520	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 3% 2.º grau	47540	—	47535	—	—	47525	—	—	—	47510	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 1.º grau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia da Beira Alta 3% 2.º grau	17530	—	17525	—	—	—	—	—	—	17510	17510	—	—	—
Companhia Nacional coupon 1.ª serie	—	—	63520	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Nacional coupon 2.ª serie	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
prediacos 5%.....	—	—	—	77500	—	—	—	—	—	77500	—	—	—	—
" 5%.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" 4%.....	—	—	64	62,70	—	—	62,40	62,40	—	62,45	62,40	—	—	—
<b>Paris:</b> 3% portuguez 1.ª serie.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ações Companhia Cam. F. Port.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Madrid-Caceres-Portugal.....	—	26,50	26	—	27	26,75	—	—	26,60	25,50	24	—	—	—
" Madrid-Zaragoza-Alicante.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
" Andaluzes.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 1.º grau.....	304	304	304	297	298	298	298	—	298	298	298	—	—	—
Companhia Cam. F. Port. 2.º grau.....	—	221	221	220	220	220	—	—	220	220	215	—	—	—
Companhia da Beira Alta.....	221	—	—	275	273	273	273	271	266	267	272	—	—	—
Madrid-Caceres-Portugal.....	157	157,50	157,25	156,25	159,25	159,25	160,00	156	—	158,75	—	—	—	—
<b>Londres:</b> 3% portuguez.....	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	62	—	—	—
<b>Amsterdã:</b> Obrig. Atraves d'Africa.....	—	—	—	—	—	—	—	80,75	81,75	—	—	—	—	—

## Receitas dos Caminhos de ferro portugueses e hespanhoes

LINHAS	Desde 1 de janeiro até	PRODUCTOS TOTAES					MEDIA KILOMETRICA			
		1913		1912		Diferença em 1913	1913	1912	Diferença em 1913	
		Kil.	Totaes	Kil.	Totaes					
Portuguezas			Escudos		Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	Escudos	
Companhia Cami- nhos de ferro Portuguezas	Rede geral .....	2 Dezembro	1.073	6.401.191\$00	1.073	6.299.873\$00	+101.318\$00	5.965\$69	5.871\$27	+ 94\$42
	Vendas Novas...	" "	70	135.882\$00	70	136.169\$00	— 287\$00	1.941\$17	1.945\$27	— 4\$4
	Coimbra a Louzã	" "	29	31.190\$00	29	31.616\$00	— 426\$00	1.075\$51	1.090\$20	— 14\$6
Sul e Sueste .....	20 "	681	1.973.581\$35	681	1.981.106\$14	— 7.524\$79	2.898\$06	2.909\$11	— 11\$05	
Minho e Douro .....	20 "	471	1.947.671\$00	467	1.831.819\$73	+115.851\$27	4.135\$18	3.922\$52	+ 212\$66	
Beira Alta .....	25 Novembro	253	554.986\$62	253	529.573\$10	+ 25.413\$52	2.193\$62	2.093\$17	+ 100\$45	
Companhia Nacional .....	23 Dezembro	185	182.461\$07	185	177.459\$99	+ 5.001\$08	986\$27	959\$24	+ 27\$03	
Guimarães .....	30 Setembro	56	116.296\$35	56	111.556\$01	+ 4.740\$34	2.076\$72	1.992\$07	+ 84\$65	
Porto à Póvoa e Famalicão .....	31 Outubro	64	148.063\$36	64	143.842\$75	+ 4.220\$61	2.313\$49	2.247\$54	+ 65\$95	
Hespanholas			Pesetas		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Norte de Hespanha .....	31 Dezembro	3.681	154.586.741	3.681	150.573.147	+ 4.013.594	41.995	40.905	+ 1.090	
Madrid-Zaragoza-Alicante .....	20 "	3.664	130.104.780	3.664	127.423.192	+ 2.681.588	35.508	34.777	+ 731	
Andaluzes .....	20 "	1.083	27.311.346	1.083	27.771.739	— 460.393	25.218	25.643	— 425	
Madrid-Cac.-P. e Oeste de Hesp.	31 "	777	10.369.725	777	10.470.265	— 100.540	13.345	13.475	— 130	
Lorca a Baza e Aguilas .....	3 Janeiro	168	59.381	168	74.631	— 15.250	353	444	— 91	

## A futura exposição de S. Francisco

Reuniu-se em 10 do corrente, na 6.<sup>a</sup> Repartição da Direcção geral das Colonias, a sub-comissão colonial do commissariado encarregado pelo governo de organizar a representação portugueza na exposição de S. Francisco da California.

A sub-comissão é composta pelos Srs. Ernesto de Vasconcellos, chefe da mencionada repartição, Salles Ferreira e engenheiro Santos Silva, como delegado do ministerio das Colonias.

Resolveu-se nomear dois agentes para irem ás nossas colonias reunir os productos que hão-de ser enviados á exposição.

Resolveu-se mais organizar commissões locais nos diversos districtos que compõem as nossas provincias ultramarinas, para conjuntamente com os respectivos governadores colherem o maior numero possivel de productos que representem dignamente a parte colonial do paiz na referida exposição.

Accordou-se tambem na escolha dos productos mais importantes que devem ser expostos e em telegraphar-se aos mais cotados agricultores e industriaes das provincias ultramarinas, para prepararem os seus productos, que devem ser, em quantidade e não em amostras, enviados para S. Francisco da California.

Resolveu finalmente a sub-comissão propôr ao commissariado official, que convoque uma grande reunião convidando para assistirem a ella todos os coloniaes que actual-

mente se acham em Lisboa, para se combinar a maneira de Portugal se salientar na exposição como potencia colonial.



**Companhia Portuguesa.**—Vão muito adeantados os trabalhos da transformação dos ascensores de passageiros, que como já dissemos passam a funcionar pela electricidade.

**Chinde.**—Está muito adeantado o prolongamento da linha ferrea de Port-Herald a Chindeu, no Zambeze. Já estão construidas 10 milhas, e mais se teriam construido se não fosse a dificuldade de transporte do Chinde a Chindeu. Devido á secca, o rio está muito baixo e os vapores levam muito tempo na viagem.

Os trabalhos estão sendo feitos pela Companhia da Zambezia, mediante contracto com a firma constructora Pauling & C.<sup>o</sup>

**Viação electrica em Braga.**—Vae proceder-se

## Maior e menor cotação mensal e annual, em 1913, dos fundos do Estado, titulos

Bois.	Titulos	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril		M o		Junho	
		Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor
Lisboa	Divida Interna 3 % assentamento..	37,75	37	38	37,65	38,20	37,95	38,50	38,05	38,90	38,34	40	38,85
	" " 3 % coupon .....	37,70	37,05	38,5	37,55	38,20	38	38,60	38,11	38,80	38,34	39,40	38,55
	" " 4 % 1888 c/ premios	20,540	20,510	20,545	20,530	20,560	20,540	20,580	20,550	20,570	20,560	20,550	20,535
	" " 4 1/2 % 1888/9 .....	a54,500	c53,520	c54,550	c53,550	c55,500	a54,530	c55,500	c53,550	a54,500	a53,560	c54,500	c53,550
	" " 4 % 1890 .....	c48,500	c47,550	c48,570	a48,500	a48,500	a48,560	c49,500	48,500	c49,530	c49,500	c49,500	c49,500
	" " 3 % 1905 .....	8,595	8,580	9,500	8,595	9,515	9,500	9,505	8,590	8,585	8,580	8,590	8,585
	" " 4 1/2 % 1905 C. F. E.	c80,500	c79,550	a79,590	c79,560	c80,500	c80,500	c81,550	80,520	a82,550	c81,550	c81,550	c81,550
	" " 5 % 1909 ob. C. F. E.	c78,580	c78,550	c79,550	78,580	80,550	c79,550	c79,550	79,530	a81,550	c79,500	79,550	79,500
	" Externa 3 % coupon 1. <sup>a</sup> serie	65,540	64,560	65,590	65,540	66,570	65,590	67,530	66,560	66,590	66,540	66,580	66,560
	" " 3 % 2. <sup>a</sup> serie .....	64,520	63,580	c64,540	64,530	65,500	65,500	66,500	65,580	65,580	65,550	66,500	65,560
	" " 3 % 3. <sup>a</sup> serie .....	c68,500	67,520	68,530	67,570	68,550	68,510	70,520	68,540	69,560	68,570	69,550	68,580
	Obrigações dos Tabacos 4 1/2 % .....	—	—	—	—	—	—	102,500	102,500	102,500	100,500	—	—
	Accões Banco de Portugal .....	156,550	155,500	157,500	155,500	154,550	152,500	154,550	154,500	154,540	153,565	156,500	154,550
	" " Commercial de Lisboa	132,550	132,550	135,550	131,500	135,500	133,550	135,500	134,550	135,500	134,500	135,550	135,500
	" " Nacional Ultramarino	101,500	99,550	105,550	101,590	106,550	102,500	103,540	102,500	102,500	101,500	101,550	100,500
	" " Lisboa & Açores .....	102,500	100,550	103,500	100,500	101,500	100,500	101,500	100,530	103,500	103,500	106,500	106,500
	" Companhia Cam. F. Port. ....	65,520	63,550	67,500	65,520	69,500	66,500	65,500	64,500	64,500	63,520	60,500	60,500
	" " Nacional .....	4,555	4,500	5,510	4,560	4,580	4,565	4,580	4,575	5,500	4,565	4,590	4,580
	" " dos Tabacos .....	69,500	68,500	71,500	c69,500	71,550	71,500	71,560	70,590	71,540	70,570	72,500	70,550
	" " dos Phosphoros .....	c60,500	59,550	c60,550	59,580	c62,510	60,570	62,500	c59,500	c58,580	58,500	58,580	58,560
	Obrig. Comp. Através d'Africa .....	88,530	86,550	88,550	88,540	88,570	87,500	88,570	88,550	89,500	88,550	88,580	88,550
	" " C. F. P. 3 % 1. <sup>a</sup> grau	63,550	62,520	63,570	62,590	63,550	63,530	64,500	63,560	64,500	63,570	63,570	63,550
	" " C. F. P. 3 % 2. <sup>a</sup> grau	50,580	49,580	52,550	50,570	52,500	51,560	51,590	51,540	51,540	50,500	50,580	49,595
	" " B. Alta 3 % 1. <sup>a</sup> grau.	55,550	55,550	—	—	—	—	—	—	—	—	49,595	49,595
	" " B. Alta 3 % 2. <sup>a</sup> grau.	16,555	16,510	16,570	16,550	17,500	16,590	17,505	16,590	17,550	17,510	17,535	17,515
	" " Nac. coupon 1. <sup>a</sup> serie	68,500	68,500	61,550	61,530	72,500	72,500	72,500	71,500	72,500	70,520	71,500	71,500
	" " Nac. coupon 2. <sup>a</sup> serie	61,500	59,590	62,500	p61,500	63,550	p62,500	64,580	63,550	65,500	65,500	c65,500	c65,500
	" prediaes 6 % .....	88,500	86,580	88,560	88,500	89,580	88,570	89,580	89,570	—	—	91,500	90,530
	" " 5 % .....	77,550	76,550	78,550	77,530	78,580	78,520	79,500	78,580	80,500	79,520	80,500	80,500
	" " 4 1/2 % .....	74,510	74,500	75,500	74,550	75,500	74,500	75,550	75,550	77,500	76,510	76,500	76,500
Paris	3 % portuguez, 1. <sup>a</sup> serie .....	65,45	64	64,25	63,85	63,90	63,80	64,40	64	64	63,75	64,60	63,90
	Accões Companhia Cam. F. Port. ....	305,50	305,50	340	323	334	325	—	—	306	295	—	—
	" Madrid-Caceres-Portugal .....	37	35	35,75	34,25	37	35	39	35,50	35,50	34	34,25	29
	" Madrid-Zaragoza-Alicante .....	439,50	429	454	435	458,50	448	474,50	468	473,50	437,50	468,75	451,50
	" Andaluzes .....	323,25	309	315	307,50	314	306	305	297,20	323	304	310	304
	Obrig. Comp. Cam. F. P. 1. <sup>a</sup> grau .....	316	306	310	308	310	305	308	305	309	303	308	302
	" " Cam. F. P. 2. <sup>a</sup> grau .....	251	245	258	240	257	250	252	247	246	243	242	239
	" " da Beira Alta .....	288	273	284	278	283	278	286	280	280	273	280	262
	" Madrid-Caceres-Portugal .....	175	165	172	168	183	171	182	170	178	170	171,50	161,25
Londres	3 % portuguez .....	64	62,50	64	64	64	63,50	64,25	63,50	64	63,50	64,50	63,75
Amsterd	Obrig. Através d'Africa .....	86,87	85,75	87,75	83,25	85	84	84,93	84,75	84,87	84	84,93	81,50

O depósito para ser admittido a licitar deve ser feito até ás 12 horas precisas do dia do concurso, servindo de regulador o relógio externo da estação do Rocio.



## Leilão

Em 21 do corrente e dias seguintes, ás 11 horas, por intermedio do Agente de leilões Sr. Candido da Cunha, na estação principal d'esta Companhia, em Lisboa, Caes dos Soldados, em virtude do Art.º 413 da Tarifa Geral, proceder-se-ha á venda em hasta publica de todas as remessas com data anterior a 21 de novembro de 1913, bem como de outros volumes não reclamados.

Avisam-se, portanto, os consignatarios das remessas indicadas na junta relação e de outras que pela sua menor importancia se não mencionam, de que poderão retirá-las, pagando o seu debito á Companhia, para o que deverão dirigir-se á Repartição das Reclamações e Investigações na estação do Caes dos Soldados, todos os dias uteis até 20 do corrente inclusive das 10 ás 16 horas.

N.º 4406 de Extremoz a Gaia, 1 barril de vinho com 67 kilos a Manoel Alves d'Oliveira; 17890 de Vallado a Lisboa-T. 7 volumes com mobília com 162 kilos a José Faria; 11423 Vidago a Lisboa-T. 1 volumes com pneumaticos com 23 kilos a Castanheira Moura; 1253 Quinta Grande a Alcantara-T 2 volumes de saccos vazios com 74 kilos a Luiz Martins, 27485 Aveiro a Porto-Campanhã 1 caixa com pomadas com 27 kilos a Fernandes & Coutinho; 20047 Marinha Grande a Outeiro, uma porção de telha com 6.400 kilos \* a Eduardo Perdigão; 1429 Alcaçovas a Gaia, 1 vagão com palha com 12.420 kilos \* a Manoel Raimundo; 84193 Lisboa-P a Torres-Novas, 2 tambores com carboreto com 216 kilos a Ricardo Gonçalves; uma porção de madeira com 400 kilos e 20 saccos com adubos com 1000 kilos.

(\*) Estas remessas serão vendidas em leilão nas estações de destino no dia 21 do corrente.

as bolsas portuguesa e estrangeiras

No dia 2 de Fevereiro, pelas 14 horas, na estação central de Lisboa (Rocio), perante a Comissão Executiva d'esta Companhia, serão abertas as propostas recebidas para o fornecimento de 100.000 kilos de petroleo.

embre	Dezembro	Durante o anno
-------	----------	----------------

de Caminhos de ferro, Bancos e Companhias, nas bolsas portugueza e estrangeiras

Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Durante o anno			
Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior	Menor	Maior		Menor	
39,55	38,80	39,10	38,80	39,50	38,80	39,55	39,20	40,45	39,25	40,40	39,80	Novembro...	40,45	Janeiro.....	37
39,20	38,60	39,20	38,80	39,45	38,85	39,45	39,20	40,30	39,25	40,20	j 38,75	"	40,30	"	37,0
20,40	20,20	20,50	20,35	20,65	20,50	21,00	20,15	21,00	20,90	20,95	j 20,45	Out. e Nov..	21,00	"	20,10
a56,50	c54,20	c55,80	55,30	c56,50	c55,80	c56,00	c55,00	c55,50	c55,00	c55,50	c55,30	Julho e Set.º	56,50	"	c53,20
50,00	c49,00	a50,00	c49,80	c51,00	c50,60	a50,00	c49,80	c50,00	c50,00	—	—	Setembro...	c51,00	"	c47,50
9,05	8,90	9,10	9,05	9,20	9,10	9,05	8,90	8,95	8,90	9,00	8,95	Setembro...	9,20	Jan.º e Maio.	8,80
c82,00	c80,00	c82,30	c82,00	c82,00	c82,00	—	—	c82,30	c81,90	c82,30	c82,30	Maio.....	a82,50	Janeiro.....	c79,50
c80,00	c78,80	c82,00	c80,20	a80,70	c80,50	c79,50	c79,50	c79,50	c79,10	a79,30	a79,30	Agosto.....	c82,00	"	c78,50
66,20	65,10	67,00	66,00	68,00	67,00	67,30	67,00	67,70	67,20	68,30	67,50	Dezembro...	68,30	"	64,60
65,00	64,60	66,00	65,20	66,50	66,50	—	—	66,50	66,40	67,50	67,50	"	67,50	"	63,80
68,70	67,50	69,00	68,70	69,50	69,00	69,40	69,00	70,60	69,20	70,40	69,70	Novembro...	70,60	"	67,20
—	—	—	—	101,50	101,50	104,00	104,00	103,00	103,00	—	—	Outubro.....	104,00	Maio.....	100,00
155,00	153,00	155,50	154,70	155,50	155,00	155,00	154,50	156,50	154,70	157,50	156,50	Dezembro...	157,50	Março.....	152,00
134,50	133,00	135,50	135,50	135,20	135,00	135,50	135,50	137,00	136,50	—	—	Novembro...	137,00	Fevereiro...	131,00
100,00	99,00	100,00	99,50	99,50	99,30	99,00	99,00	101,00	99,00	101,80	101,00	Março.....	106,50	Jul. Out. Nov.	99,00
107,00	105,00	109,50	108,55	110,50	110,00	110,00	110,00	110,00	110,00	116,50	111,00	Dezembro...	116,50	Fev.º e Março	100,00
59,00	59,00	62,50	58,50	64,50	62,50	63,00	61,50	61,00	60,50	60,50	60,50	Março.....	69,00	Agosto.....	58,50
—	—	5,50	4,90	5,90	5,50	5,60	5,60	5,50	5,50	—	—	Setembro...	5,90	Janeiro.....	4,00
73,50	c71,70	72,70	70,10	71,60	70,40	70,40	69,00	a70,00	68,00	69,20	68,00	Julho.....	73,50	Jan. Nov. Dez.	68,00
59,00	58,80	59,00	58,90	59,30	58,90	59,00	57,00	57,30	57,00	57,70	57,20	Março.....	62,10	Out.º e Nov.º	57,00
86,20	85,70	87,00	86,00	87,60	87,00	88,50	88,60	88,80	88,20	89,50	89,00	Dezembro...	89,50	Julho.....	85,70
63,50	62,20	65,50	64,00	66,30	65,50	65,80	65,60	65,60	65,00	65,60	65,40	Setembro...	66,30	Jan.º e Julho.	62,20
47,90	47,40	49,05	47,80	49,80	49,00	48,80	47,80	48,10	47,50	47,70	47,20	Fevereiro...	52,50	Dezembro...	47,20
—	—	—	—	—	—	—	—	57,00	57,00	58,50	58,50	Dezembro...	58,50	Junho.....	49,95
16,40	16,20	17,15	16,40	17,45	17,10	17,30	17,10	17,40	17,20	17,45	17,25	Maio.....	17,50	Janeiro.....	16,10
71,60	71,00	—	—	73,50	73,50	73,00	66,00	74,50	74,00	74,50	73,50	Nov.º e Dez.º	74,50	Fevereiro...	61,50
a63,50	a63,50	63,50	63,50	—	—	65,00	63,50	65,00	a63,00	66,00	65,80	Dezembro...	66,00	Janeiro.....	59,90
90,00	89,50	89,50	89,50	89,50	88,00	89,00	88,50	89,50	89,20	90,00	90,00	Junho.....	91,00	"	86,00
80,00	79,00	a80,15	80,15	79,50	79,00	79,59	78,80	79,90	78,60	79,00	78,50	Agosto.....	80,15	"	76,50
76,00	76,00	—	—	74,50	74,50	—	—	74,80	74,00	75,00	74,80	Maio.....	77,00	Jan. Mar. Nov.	74,00
62,90	62,10	63,40	61,70	65,50	62,40	63,50	62,75	62,75	62	64	63	Setembro...	65,50	Agosto.....	61,70
—	—	—	—	302	295	299	282	294	282	285	280	Fevereiro...	340	Dezembro...	280
32	27	38	28	34,50	32,50	34	29	31	28	28,25	26,50	Abril.....	39	"	26,50
435,50	426,50	439,50	431	460	449	447	445	448	435	440	433	Maio.....	478,50	Julho.....	426,50
300	288	308,50	295,50	333,50	327	318	318	313	301	306,50	301	Setembro...	333,50	"	288
308	295	315	308	321	308	309	304	307	301	306	302	"	321	"	295
239	227	234	230	240	231	241	223	227	218	223	218	Fevereiro...	258	Nov.º e Dez.º	218
279	270	285	280	289	281	278	272	280	273	280	276	Setembro...	289	Junho.....	262
170	162	179	167,50	179,50	172,50	169,75	161	165	156	160	155	Março.....	183	Dezembro...	155
62,50	62,50	62,50	62	64	62,50	63	62,05	62,50	62	63,50	62,50	Junho.....	64,50	Agosto e Nov.	62
83,87	83,12	82,87	82,12	83,87	82,59	84	82,50	80,87	79	82,50	80,37	Fevereiro...	87,75	Novembro...	79

# AGENDA DO VIADANTE

**BILBAO Gran Hotel Viscaya.**—Todo o conforto. Cozinha esmerada. Succursals na ilha de Chacharra-Mendi.—Proprietario, Felix Nuñez & C.<sup>a</sup>

**BRAGA-BOM JESUS Grande Hotel—do Elevador—Grande Hotel da Boa Vista.**—Serviço de primeira ordem. Banhos completos. Serviço especial para diabeticos. Bons quartos. Luz electrica. Asseio e ordem. Preços modicos.

**CINTRA Hotel Netto.**—Serviço de primeira ordem. Apartamentos confortaveis e aiseados. Magnificas vistas de terra e mar. Sala de jantar para 150 pessoas. Magnifico parque para recreio. Iluminação electrica. Telephone n.º 15.—Preços razoaveis.—Proprietario: José Lopes Alves.

**GUIMARÃES Grande Hotel do Toural.**—15, Campo do Toural, 18.—Este hotel é sem duvida um dos melhores da provincia, de inexcusaveis commodidades e asseio; tratamento recommendavel.—Proprietario, Domingos Jose Pires.

**LISBOA C. Mahony & Amaral.**—Commissões, consignações, transportes, etc. Vide annuncio na frente da capa.—Rua do Commercio, 73, 2.º

**LISBOA Canha & Formigal.**—Artigos de mercearia.—Praça do Municipio, n.ºs 4, 5, 6, e 7.

**MADRID Gran Hotel de Londres.**—Primoroso serviço de alojamentos e cozinha. Conforto inexcusavel. 3 Fachadas.—Preciados, Galdo e Carmen. Preços modicos.—Proprietario, Emilio Ortega.

**PARIS Ad. Seghers.**—Representante de grandes fabricas da Belgica, Alemanha, etc.—Rue Scribe, 7.

**PORTO Grande Hotel do Porto.**—Le meilleur de la ville. Lits à ressorts. Omnibus. Telephone. Boite aux lettres.—Salles de lecture et de reception. Bains. Journaux.

**PORTO João Pinto & Irmão.**—Despachantes.—Rua Mousinho da Silveira, 134.

**SEVILHA Gran Fonda de Madrid.**—Principal estabelecimento de Sevilha.—Iluminação electrica.—Luxuoso pateo.—Sala de jantar para 200 pessoas.—Banhos.

**VALENCIA D'ALCANTARA Viuva de Justo M. Estel.**—Agente internacional de aduanas y transportes.

## HORARIO DA PARTIDA E CHEGADA DE TODOS OS COMBOIOS EM 16 DE JANEIRO DE 1914

### CAMINHOS DE FERRO PORTUGUEZES

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Cintra	Lisboa-R.	
7 16	8 45	5 30	6 37
8 37	9 46	7 5	8 8
10 5	11 11	7 55	8 58
a 12 25	1 1	b 8 28	9 9
12 58	2 5	9 23	10 26
3	4 9	11 21	12 18
b 3 16	5 58	1 18	2 22
5 33	6 46	3 25	4 28
6 35	7 14	b 4 14	4 53
7 16	8 22	5 25	6 20
9 8	10 19	b 6 27	7 7
10 24	11 33	7 28	8 29
11 53	12 55	9 12	10 10
1	2 10	11 13	12 15

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Queluz	Lisboa-R.	
11 5	11 38	12 53	1 23
1 58	2 30	2 53	3 21
3 43	4 15	4 55	5 27
4 15	4 42		
7 55	8 34		

Mais os de Cintra excepto os a

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	Cascaes	C. Sodré	
6	7 8	5 24	6 30
d 7 15	8 6	6 25	7 31
d 7 45	8 38	d 7 29	8 7
d 8 20	9 11	g 7 50	8 57
d 9 10	10 1	d 8 20	9 9
a 9 45	10 21	d 8 50	g 9 37
9 50	10 58	a 9 25	10 1
a 11 15	11 51	d 9 35	10 22
11 20	12 28	d 10 13	11
h 12 5	1 8	a 10 30	11 6
d 1 10	2 1	11 20	12 26
h 1 30	2 33	a 12	12 36
a 2 15	2 51	d 12 50	1 55
2 30	3 28	d 2 15	3 2
3 25	4 16	h 3 14	4 15
h 3 50	4 38	3 50	4 56
d 4 15	g 5 46	d 5 20	6 7
a 5 10	g 6 6	a 6	6 36
d 5 45	g 6 36	d 6 20	7 7
d 6 15	7 6	6 55	8 1
a 6 45	7 21	a 7 30	8 6
d 7 15	8 6	d 7 50	8 20
7 25	8 33	8 20	9 26
a 8 15	8 51	a 9	9 36
8 30	9 38	9 55	11 1
a 9 45	10 21	a 10 30	11 6
h 10 5	10 56	h 10 43	11 45
d 10 35	11 38	11 26	12 31
a 11 20	11 56	a 12 5	12 41
11 25	12 33	h 12 55	1 55
d 11 55	h 12 45		
d 12 50	1 40		
12 55	2 2		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
C. Sodré	P. Arcos	C. Sodré	
6 50	7 21	7 55	8 30
7 50	8 26	8 55	9 30
8 43	9 16	9 25	9 55
9 18	9 49	10 15	10 50
10 23	10 56	11 5	11 35
12 40	1 16	2 50	3 25
h 3 5	3 33	g 3 45	4 15
g 4 30	5 6	g 5 20	5 55
5 20	5 51	g 6	6 30
g 5 50	6 21	6 30	7
6 19	6 49	7 5	7 35
g 6 48	7 21	8	8 30
h 7 20	7 50	h 9 45	10 15
7 49	8 19	g 11 15	11 35
h 8 57	9 21		
10 8	10 44		

Mais os de Cascaes

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	V. Franca	Lisboa-R.	
6 46	8	5 42	7 5
10 13	11 31	6 55	8 23
1 44	3 8	8 25	9 45
a 5 8	6 7	11 47	1 11
5 43	7 4	3 19	4 45
10 36	11 56	9	10 24
1 18	2 36		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Sacavem	Lisboa-R.	
6 46	7 27	6 20	7 5
8 50	9 33	7 37	8 23
10 13	10 58	9 1	9 45
11 45	12 28	10 43	11 27
12 45	1 29	12 28	1 11
1 44	2 32	1 25	2 11
2 52	3 36	2 45	3 29
4 5	4 48	4 2	4 45
a 5 8	5 40	5 8	5 54
5 42	6 30	6 42	7 29
7 8	7 45	7 57	8 37
7 47	8 28	8 50	9 34
9	9 40	9 41	10 24
10 36	11 22	10 42	11 25
11 35	12 16	a 11 56	12 26
1 18	2 3		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	E. Prata	Lisboa-P.	
g 7 35	7 45	g 6 40	6 50
g 8 10	8 21	g 9 25	9 33
		g 5 40	5 50

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-P.	V. Franca	Lisboa-P.	
6 56	8 7		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Porto	Lisboa-R.	
a 8 30	2 17	7 4	6 8
9 25	9 3	a 8 35	2 31
11 35	11 41	3 48	1 13
a 6 55	12 32	a 5 54	11 53
c 6 56	7 15	7 57	6 25
9 35	7 56		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Pampilhosa	Lisboa-R.	
a 11 30	2 45	a 7 8	de Paris
(A Paris)	8 54	12 16	10 52

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Entronc.	Lisboa-R.	
7 25	11 28	7 20	11 5
8 5	11 38	4 55	8 17
		11 40	5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Santarem	Lisboa-R.	
5 8	7 20	10 5	12 25

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Pampilhosa	Alfarellos	
3 22	3 59	9 32	12 30

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Porto	Figueira	
7 20	12 58	11 29	5 12

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Coimbra	Figueira	
2	3 50	7 22	9 4
a 6 30	8 15	11 8	12 47
7 20	9 12	3	5 12
a 10 20	12 9	4 50	6 44
11 25	1 3	7 30	9 41
2 5	4 45	11 39	1 34
a 5 40	8 17		
a 8 33	10 25		
10 50	12 20		

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Coimbra	Louza	Coimbra	
5 25	6 54	7 10	8 39
12 20	1 43	2 50	4 7
4 48	6 3	6 18	7 27

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Alfarellos	Figueira	
2	2 37	3 10	4 1
10 20	10 55	12 9	12 47
7 40	8 14	8 36	9 41
8 33	9 40	10 10	10 50
		12 55	1 34

Mais os para e de Coimbra

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Figueira	Lisboa-R.	
8 10	3 5	3 5	12
4 15	12 44	5 40	12 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Caldas	Lisboa-R.	
7 55	1	1 25	6 9

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	T. Vedras	Lisboa	
5 54	8 44	6 53	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Aveiro	Porto	
7 4	9 10	6 5	8 35
10 17	12 47	11 8	12 58
11 29	1 21	11 27	1 58
2 24	4 51	7 19	9 36
6 56	9 25	9 39	11 46

Mais os da Figueira

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Ovar	Porto	
5 50	7 18	5 20	7 2
4 14	5 44	8	9 38
12 17	1 53	6 14	7 46

Mais os de Aveiro e Norte

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Porto	Espinho	Porto	
8 58	9 50	9 43	10 40
12 41	1 33	10 40	11 41
h 1 58	2 33	4 2	5 9
g 5 21	6 53	9 30	10 50
9 50	10 43		

Mais os de Ovar, Aveiro e Norte.

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Val. d'Ale.	Lisboa-R.	
11 36	7 10	7 50	de Mad
a Mad.	9 5	8 30	6 17
a 5 2	10 10	a 11 59	d. Mad.
aa Mad.	8 17	a 9 48	1 2 45
8 5	8	5 30	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Badajoz	Lisboa-R.	
11 36	10 14	6 45	2 31
a 5 2	1 12 10	6 45	6 17
8 5	7 40	6 24	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	T. das Var.	Entronc.	
6 44	11 35	7 9	12 43

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa-R.	Guarda	Lisboa-R.	
11 36	11 50	4 55	2 31
8 5	10 2	5 43	6 17
9 35		3 45	1 13

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Entronc.	Guarda	Entronc.	
5	9 56	5 43	9 5

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Setil	Vendas Novas	Setil	
5 40	9 30	6 20	8 36
9 16	11 4	12 7	2 40
6 45	10 21	7 32	9 42

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Figueira	Pampilhosa	Figueira	
7 40	9 46	4 30	6 37
2 50	4 54	10 50	12 53
8 10	10 5	5 30	7 34

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	F. Onoro	Pampilh.	
10 40	4 58	2 15	9 25
a 2 52	7 55	10 6	5
11 15	6 38	a 2 26	6 58

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	Guarda	Pampilh.	
5	12 54	4	10

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Pampilh.	St. Comba	Pampilh.	
12 40	2 10	6 20	7 35

PART.	CHEG.	PART.	CHEG.
Lisboa	Barreiro	Lisboa	
1	1 35	8	8 36
g 11 30	12 10	10 25	11
h 1	1 40		

Lisboa	Setubal	Lisboa
6 25	8 32	8 10
8 10	9 45	9 50
11 30	12 55	12 10
	12	3 40



# Caminhos de Ferro do Estado

DIRECÇÃO DO SUL E SUESTE

Caminhos de Ferro do Minho e Douro, Companhias dos Caminhos de Ferro Portugueses, Beira Alta, Nacional de Caminhos de Ferro, de Salamanca à Fronteira de Portugal, de Medina del Campo a Salamanca, do Norte de Espanha, de Madrid a Cáceres e a Portugal, de Madrid a Zaragoza e a Alicante, Andaluzes, Sul de Espanha, do Meio Dia da França e de Orléans

## SERVIÇO DIRECTO COMBINADO

### TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — GRANDE VELOCIDADE

(Aprovada por despacho ministerial de 6 de Março de 1913)

EM APLICAÇÃO DESDE 1 DE JANEIRO DE 1914

## BILHETES CIRCULATÓRIOS COM ITINERÁRIOS FIXOS A PREÇOS REDUZIDOS

### 1.º — Itinerário A — Percurso total: 4.178 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos

Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto

Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)

Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens

Valencia d'Alcantara — Arroyo

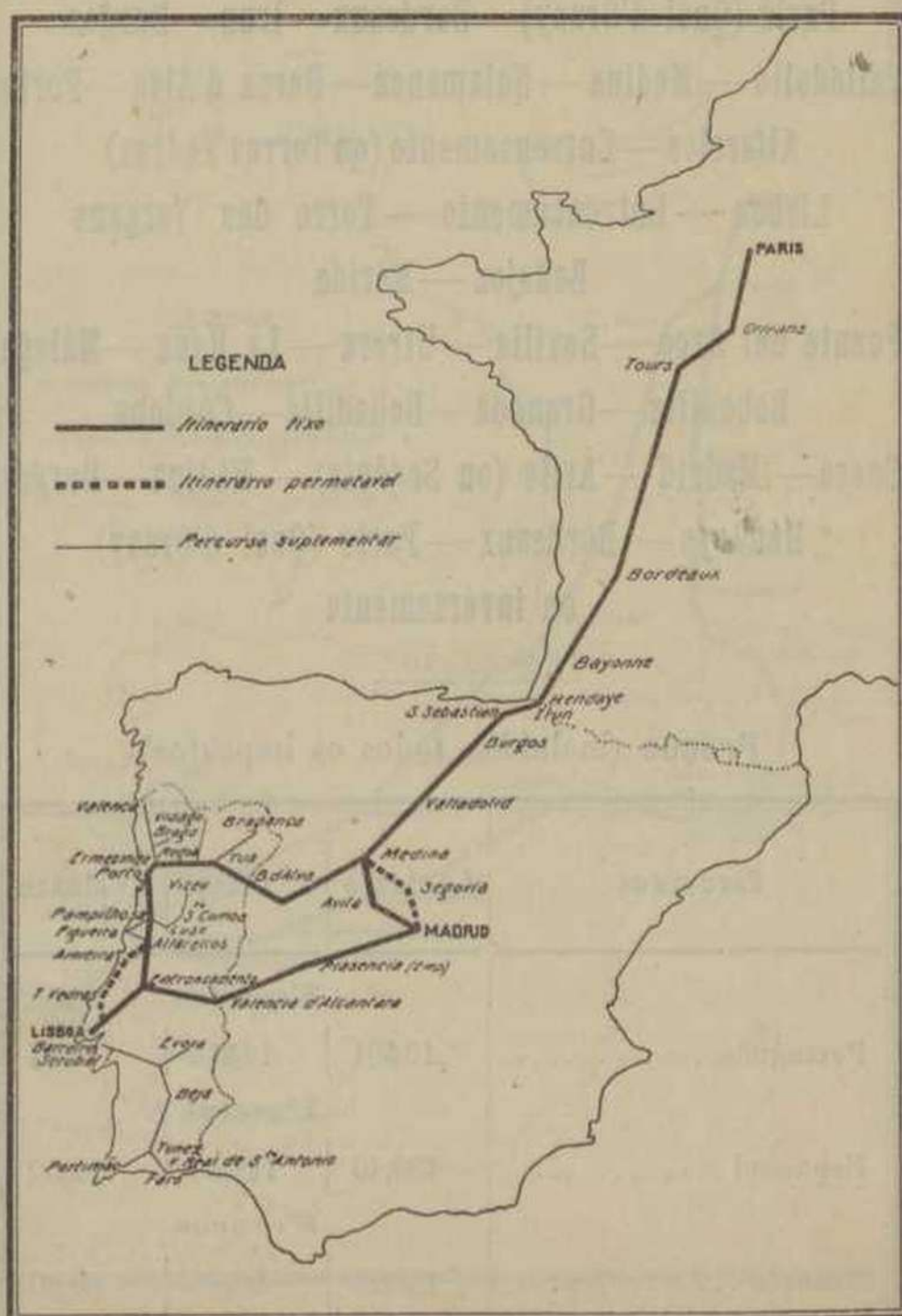
Plasencia (Empalme) — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina

Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris — (Quai d'Orsay)

ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
Escudos			
Português .....	125,38	95,63	65,90
Pesetas			
Espanhol .....	137,90	104,60	62,60
Francos			
Francês .....	138,25	93,35	60,90

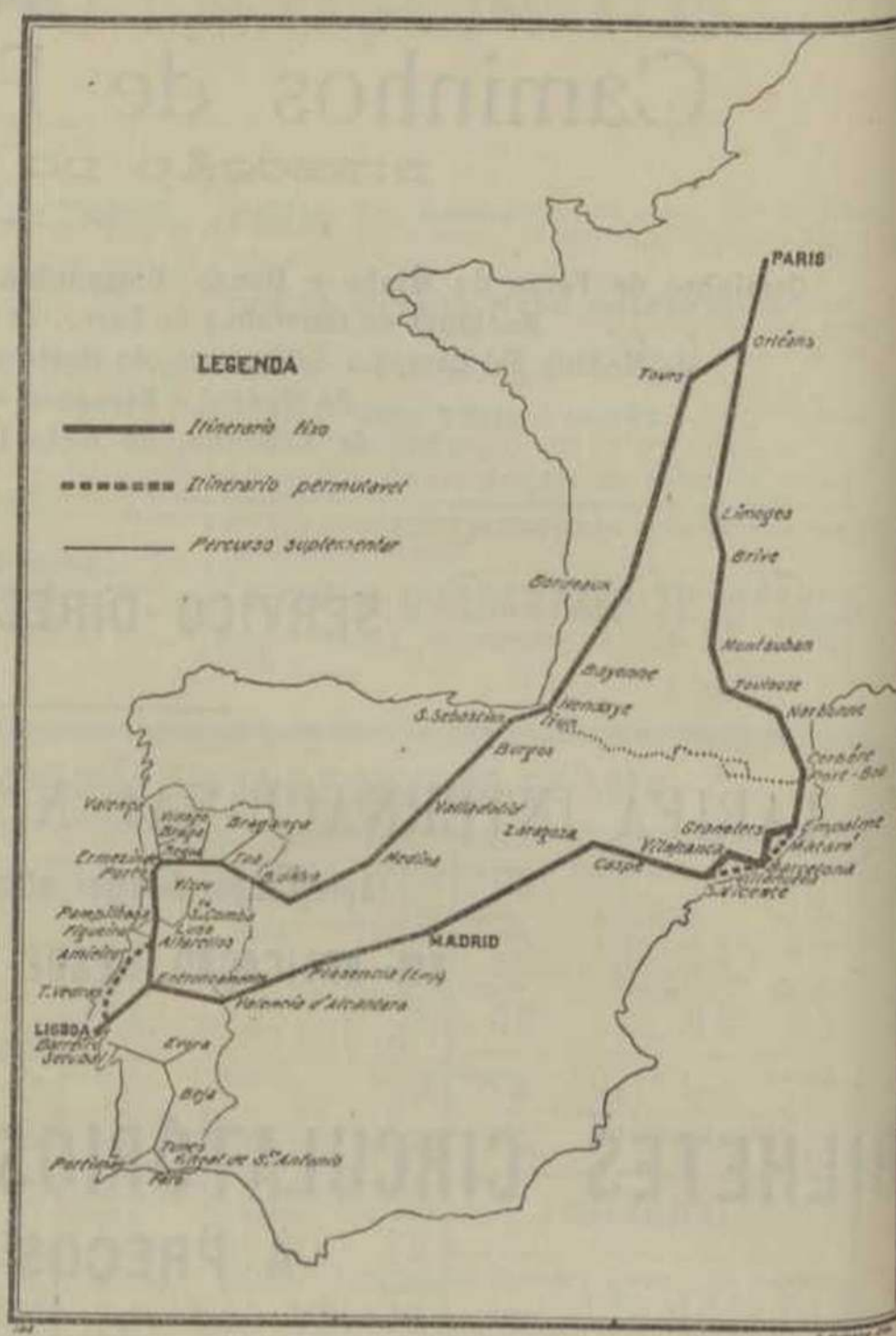


## 2.º — Itinerário **B** — Percurso total: 4.566 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)  
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens  
 Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid — Calatayud  
 Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva) — Barcelona  
 Mataró (ou Granollers)  
 Cerbère — Narbone — Montauban  
 Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	125,33	95,63	65,90
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	152,75	118,65	71,95
<b>Francos</b>			
Francês .....	150,65	101,65	66,30

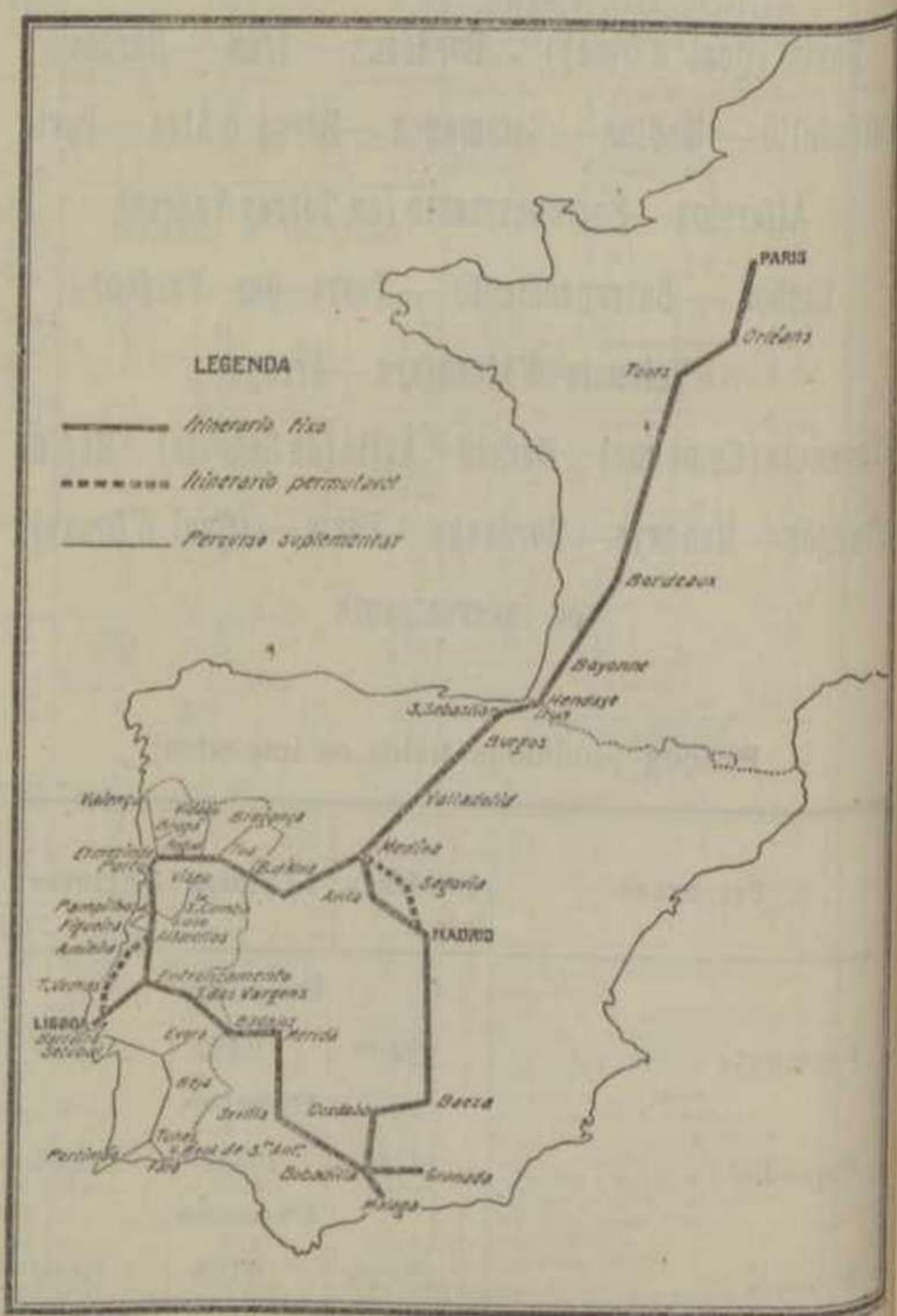


## 3.º — Itinerário **C** — Percurso total: 5.234 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Valladolid — Medina — Salamanca — Barca d'Alva — Porto  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras)  
 Lisboa — Entroncamento — Torre das Vargens  
 Badajoz — Mérida  
 Fuente del Arco — Sevilla — Utrera — La Roda — Málaga  
 Bobadilla — Granada — Bobadilla — Córdoba  
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segóvia) — Medina — Burgos  
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	135,01	105,13	75,24
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	190,40	145,60	92,50
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90

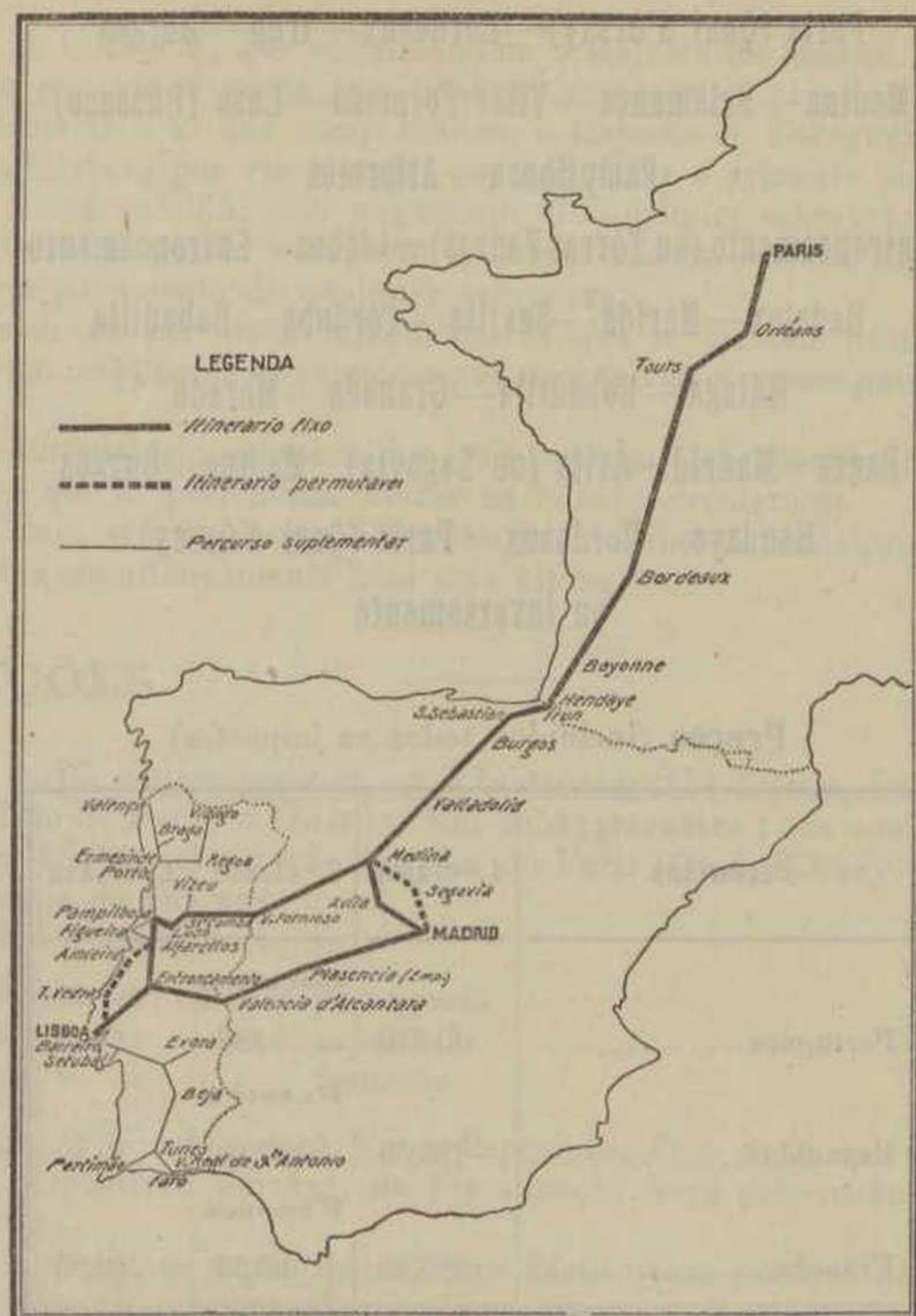


## 4.º — Itinerário D — Percurso total: 4.054 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun  
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso  
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa  
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid  
 Ávila (ou Segovia) — Medina  
 Burgos — Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 on inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,510	8,528	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	137,90	104,60	62,60
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90

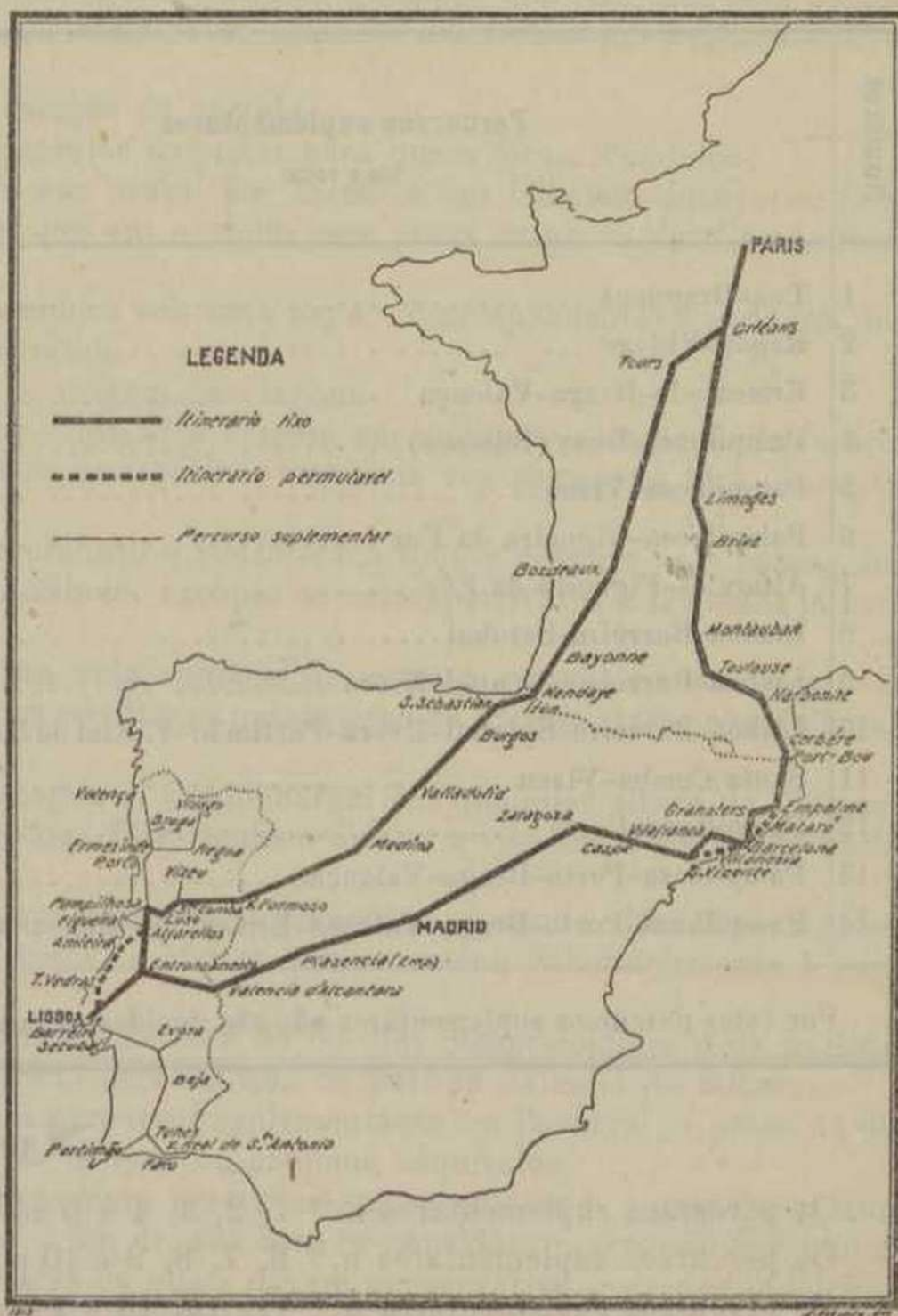


## 5.º — Itinerário E — Percurso total: 4.441 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun  
 Burgos — Valladolid — Medina — Salamanca — Vilar Formoso  
 Luso (Bussaco) — Pampilhosa  
 Alfarelos — Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa  
 Entroncamento — Valencia d'Alcantara  
 Arroyo — Plasencia (Empalme) — Madrid  
 Calatayud — Zaragoza — Caspe — Vilafranca (ou Villanueva)  
 Barcelona — Mataró (ou Granollers) — Cerbère — Narbonne  
 Montauban — Brive — Limoges — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluidos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,510	8,523	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	151,40	117,30	71,10
<b>Francos</b>			
Francês .....	150,65	101,65	66,30

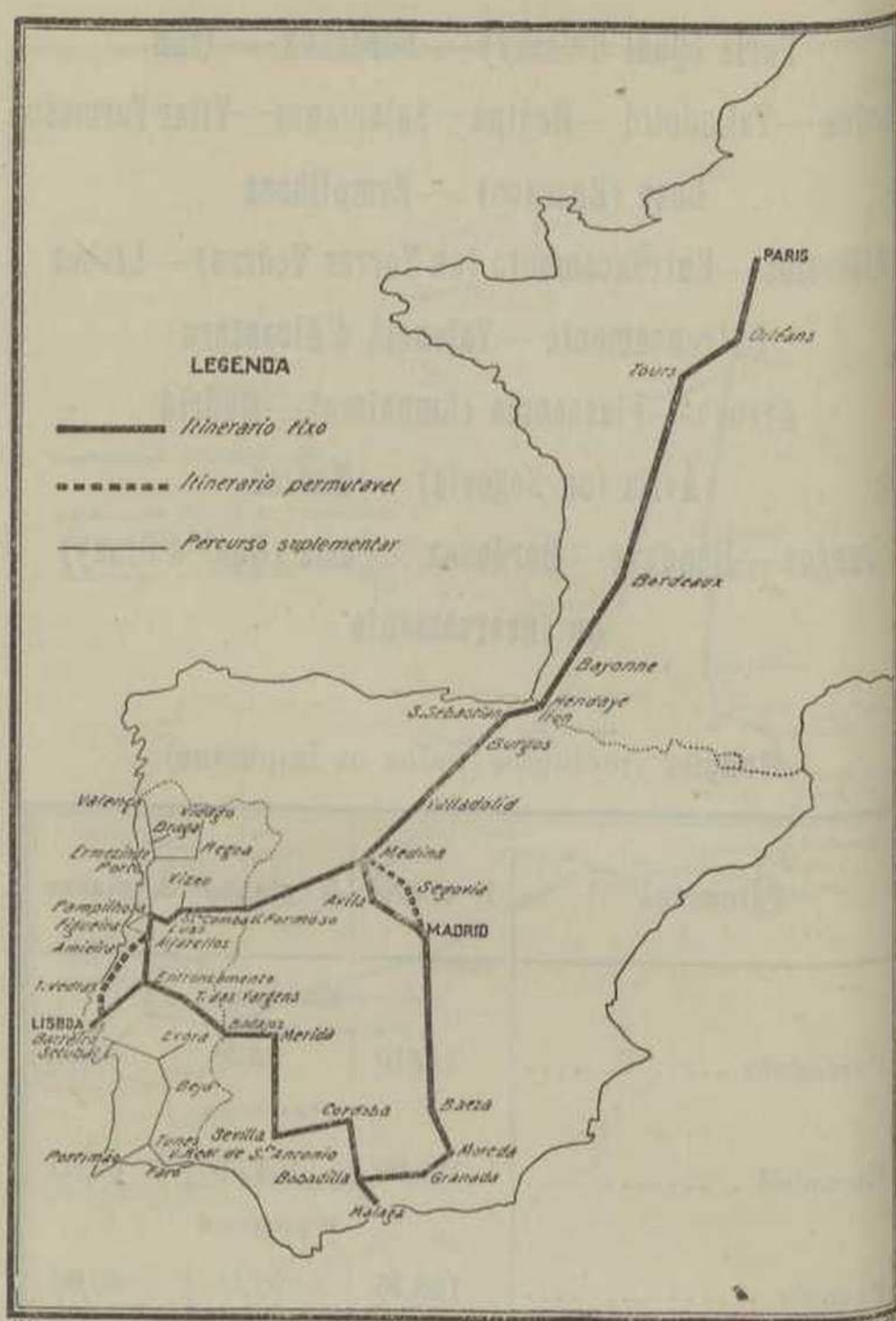


## 6.º — Itinerário F — Percurso total: 5.000 quilómetros

Paris (Quai d'Orsay) — Bordeaux — Irun — Burgos  
 Medina — Salamanca — Vilar Formoso — Luso (Bussaco)  
 Pampilhosa — Alfarelos  
 Entroncamento (ou Torres Vedras) — Lisboa — Entroncamento  
 Badajoz — Mérida — Sevilla — Córdoba — Bobadilla  
 Málaga — Bobadilla — Granada — Moreda  
 Baeza — Madrid — Ávila (ou Segovia) — Medina — Burgos  
 Hendaye — Bordeaux — Paris (Quai d'Orsay)  
 ou inversamente

Preços (incluídos todos os impostos)

Percursos	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>Escudos</b>			
Português .....	11,510	8,528	5,556
<b>Pesetas</b>			
Espanhol .....	185,50	144,80	89,80
<b>Francos</b>			
Francês .....	138,25	93,35	60,90



Percursos suplementares em Portugal susceptíveis de serem anexados ao itinerário fixo dos bilhetes circulatórios e respectivos preços

Números	Percursos suplementares (ida e volta)	Quilómetros (ida e volta)	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Aumento no prazo de validade do bilhete circulatório
1	Tua-Bragança .....	270	3,524	2,543	1,562	5 dias
2	Regoa-Vidago .....	158	1,590	1,543	595	5 »
3	Ermezinde-Braga-Valença .....	278	3,534	2,551	1,567	10 »
4	Pampilhosa-Luso (Bussaco) .....	18	522	517	511	5 »
5	Pampilhosa-Vizeu .....	172	2,507	1,555	1,504	5 »
6	Pampilhosa-Figueira da Foz .....	102	1,523	592	562	5 »
7	Alfarelos-Figueira da Foz .....	46	556	542	528	5 »
8	Lisboa-Barreiro-Setubal .....	78	594	571	547	5 »
9	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora .....	284	3,541	2,556	1,571	10 »
10	Lisboa-Barreiro-Setubal-Evora-Portimão-V. Rial de S.º António .....	954	11,545	8,559	5,573	15 »
11	Santa Comba-Vizeu .....	100	1,520	590	560	5 »
12	Pampilhosa-Porto .....	224	2,569	2,502	1,535	10 »
13	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença .....	520	6,524	4,568	3,512	15 »
14	Pampilhosa-Porto-Braga-Valença-Ermezinde-Regoa-Vidago....	868	10,542	7,582	5,521	15 »

Por estes percursos suplementares não são devidos os impostos de selo e de Assistência.

### Notas

Os percursos suplementares n.ºs 1, 2, 3, 4 e 5 só podem ser adicionados aos itinerários A, B e C.

Os percursos suplementares n.ºs 6, 7, 8, 9 e 10 podem ser adicionados a qualquer dos seis itinerários fixos.

Os percursos suplementares n.ºs 11, 12, 13 e 14 só podem ser adicionados aos itinerários D, E e F.

## Observações importantes

1.<sup>a</sup>— Os portadores de bilhetes para os itinerários A C D e F, que compreendem o trajecto de Madrid a Hendaye por via Avila, poderão efectuar esse trajecto por via Segovia sem nenhum aumento de preço; da mesma forma os portadores de bilhetes para os itinerários B e E que compreendem o trajecto de Zaragoza-Barcelona por via Caspe-Vila Franca e o de Barcelona-Cerbere por via Mataró, poderão fazer o primeiro por via Caspe-Villanueva e o segundo por via Granollers á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

2.<sup>a</sup>— Os portadores destes bilhetes teem a faculdade de percorrer o trajecto Alfarelos-Lisboa por via Entroncamento ou por via Torres Vedras á sua escolha, sem pagamento de qualquer sobretaxa.

3.<sup>a</sup>— Os passageiros que desejem em Portugal fazer os percursos suplementares que se incluem nesta tarifa podem para esse efeito pedir no acto de requisitarem os bilhetes circulatórios, os necessarios coupons para os percursos suplementares escolhidos.

Neste caso, além do preço do respectivo bilhete circulatório cobrar-se ha mais o preço correspondente, segundo a tabela respectiva, aos percursos suplementares que se pretendam anexar ao bilhete circulatório.

4.<sup>a</sup>— Os coupons para percursos suplementares pódem ser de classe diferente da do bilhete circulatório respectivo, mas não terão valor se não fôrem apresentados simultâneamente com este último.

## CONDIÇÕES

1.<sup>a</sup>— **Requisição dos bilhetes.**— Os bilhetes desta tarifa podem pedir-se em **Portugal:** Lisboa, Entroncamento, Coimbra, Pampilhosa, Pôrto-Campanhã, Pôrto-S. Bento e Guarda. Em **Espanha:** em qualquer das estações das linhas situadas nos itinerários. Em **França:** nas estações de Paris (Quai d'Orsay e Austerlitz) e nos despachos centraes de Paris da Companhia de Orleans.

No acto do pedido de bilhete o interessado depositará a importância de:

Escudos	1880	se a requisição é feita em estação portuguesa
Pesetas	10	» » » » » » » espanhola
Francos	10	» » » » » » » francesa

da qual se passará recibo com indicação da data em que o bilhete estará á sua disposição. Essa data, salvo extravio do pedido que é remetido pelas estações aos respectivos Serviços de Fiscalização, será pelo menos cinco dias úteis depois daquele em que foi feita a requisição.

O passageiro terá também cinco dias para retirar o bilhete; se o não fizer dentro deste prazo perderá direito ao depósito tendo de fazer novo depósito se quizer adquirir o bilhete depois desse prazo.

Os depósitos que não se restituam revertem a favor da Companhia que tenha fornecido os bilhetes.

O preço do bilhete será pago integralmente pelo passageiro quando este lhe fôr entregue pela estação, deduzindo-se, porém, a importância do depósito recolhendo a estação o recibo que desta tenha passado.

2.<sup>a</sup>— **Bilhetes**— Os bilhetes são pessoais e intransmissíveis e devem ser assinados pelos seus portadores que não poderão recusar-se a apresentá-los e a reproduzir a sua assinatura sempre que isso lhes seja pedido pelos agentes das Companhias os quaes poderão apôr nos bilhetes os selos ou inscrições que julguem convenientes, considerando-se nulos e sem valor:

a) quando não tenham a data e o carimbo da estação de partida;

b) quando encontrados em poder de pessoas diferentes daquelas para quem foram vendidos;

c) quando não tenham sido utilizados dentro do seu prazo, por extravio dos bilhetes, doença ou falecimento do interessado ou por qualquer outra causa, sem que em nenhum caso possa exigir-se das Companhias o reembolso de qualquer importância.

Os bilhetes são constituídos por vários «coupons» reunidos sob uma capa e correspondentes a cada um dos percursos parciais em que o percurso total se encontra dividido.

Na capa deve figurar a data da partida da estação de origem da viagem.

3.<sup>a</sup>— **Utilização dos bilhetes**— O passageiro poderá começar a viagem em qualquer estação do itinerário ainda que não seja a indicada na requisição e no sentido que queira, mas uma vez começada terá de continuar na direcção escolhida.

Todo o coupon desligado do caderno do bilhete circulatório é considerado nulo e cassado se o passageiro não apresentar ao mesmo tempo todas as mais partes do bilhete, excepto as correspondentes a trajectos já percorridos.

Os passageiros poderão utilizar qualquer comboio em cuja composição entrem carruagens da classe dos seus bilhetes, sempre que para o percurso a efectuar possam admitir-se passageiros da mesma classe com bilhetes de tarifa geral.

4.<sup>a</sup>— **Abandono de percurso**— É permitido aos passageiros abandonarem em qualquer altura da viagem, qualquer parte do percurso do seu bilhete sem que por esse facto tenham direito a reembolso da importância correspondente ao percurso abandonado.

Se o passageiro deixar de utilizar alguns coupons para percurso suplementar passando além das estações de entroncamento correspondente, considerar-se há para todos os efeitos que renunciou voluntariamente a essa parte da viagem.

5.<sup>a</sup>— **Prazo de validade**— O prazo de validade destes bilhetes é de 60 dias compreendidos o da partida e o da chegada e começará a contar-se desde a data indicada pela estação de partida na capa do bilhete.

Quando o passageiro adquira alguns dos coupons para percursos suplementares em Portugal, o prazo de 60 dias será aumentado do numero de dias que corresponda ao coupon ou coupons adquiridos.

No bilhete circulatório serão anotados todos os coupons para percursos suplementares e o prazo com que por cada um deles se aumente o seu prazo de validade a fim de que este se considere prorogado por tantos dias quantos represente a duração dos coupons suplementares os quaes devem conservar-se anexados ao bilhete circulatório até final utilização deste último para servirem de justificação ao aumento do respectivo prazo de



validade. Esta anotação será feita pela Companhia que venda o coupon ou coupons para os percursos suplementares.

Os prazos de validade são improrogáveis.

**6.<sup>a</sup> — Paragens** — O passageiro tem a faculdade de deter-se em todas as estações tanto de percurso fixo como dos percursos suplementares, contanto que faça carimbar o seu bilhete: em Portugal e Espanha, à partida, e em França, à chegada e à partida de cada estação em que tenha lugar a paragem. Esta formalidade, porém, não se exige quando a estação de paragem seja a terminus de um coupon. A duração das paragens não é limitada, mas em caso algum podem estas determinar qualquer aumento do prazo de validade total dos bilhetes.

**7.<sup>a</sup> — Mudança de classe e comboios de luxo** — Os portadores destes bilhetes poderão mudar de classe nas condições previstas nas tarifas gerais de cada Companhia isto é: como se fossem portadores de bilhetes ordinários.

Os bilhetes de 1.<sup>a</sup> classe são válidos para viajar no Sud-Express ou para ocupar lugares de luxo, sempre que os haja disponíveis, mediante o pagamento das respectivas sobretaxas.

Nas mesmas condições os bilhetes de 2.<sup>a</sup> e 3.<sup>a</sup> classe serão válidos para viajar no Sud-Express e para ocupar lugares de luxo se os seus portadores pagarem previamente a diferença por mudança para a 1.<sup>a</sup> classe e as respectivas sobretaxas.

**8.<sup>a</sup> — Meios bilhetes** — Não se vendem meios bilhetes desta tarifa.

**9.<sup>a</sup> — Bagagens** — Cada passageiro tem direito ao transporte gratuito de 30 quilogramas de bagagem registada, nada tendo a pagar pelo seu transporte além dos direitos de registo, selo e assistência.

Os excedentes de peso serão taxados ao preço da tarifa geral de cada uma das linhas interessadas.

O despacho das bagagens com ou sem peso excedente será feito sucessivamente de e para as estações terminus ou intermédias do percurso compreendido em cada um dos coupons que constituem o bilhete circulatório ou dos coupons suplementares, competindo ao passageiro indicar em cada estação de partida e sempre que deseje aproveitar-se da faculdade de paragem prevista na condição 6.<sup>a</sup> qual a estação em que tenciona deter-se, para que a sua bagagem para ali seja expedida. Entretanto, se o passageiro declarar que só deseja deter-se numa estação situada além do percurso abrangido pelo coupon do bilhete circulatório em que se achar compreendida a estação onde o passageiro se encontra e se esta última estiver habilitada a fazer habitualmente despachos para a estação de paragem escolhida, será a bagagem expedida directamente para essa estação aos preços e condições das tarifas comuns ou internacionais em vigor nas respectivas Administrações.

**10.<sup>a</sup> — Solução de continuidade** — A travessia das localidades onde exista solução de continuidade nas linhas férreas, tais como Lisboa, Madrid, Barcelona, etc., fica a cargo dos passageiros tanto no que respeita ao transporte das suas pessoas como ao das suas bagagens.

**11.<sup>a</sup> — Interrupção nas linhas portuguesas e espanholas** — No caso de suspensão do serviço na linha por onde o passageiro tenha de seguir, a estação onde o passageiro seja obrigado a deter-se, ampliará o prazo de validade do bilhete por um período igual ao que corresponda à paragem forçada sem que por esse aumento de prazo se cobre qualquer importância.

Se o serviço se fizer com trasbordo terá o passageiro que satisfazer as despesas a que der lugar esse trasbordo sempre que a elas tenham de sujeitar-se também os portadores de bilhetes de tarifa geral.

**12.<sup>a</sup> — Irresponsabilidade das linhas portuguesas e espanholas** — Os passageiros portadores destes bilhetes renunciam a todo o direito de produzir reclamações por quaisquer prejuízos ocasionados por diminuição do numero de comboios ou por falta de lugares da classe a que correspondam os seus bilhetes, podendo, porém, neste último caso ou ocupar lugar de classe inferior sem direito a reembolso de qualquer importância ou esperar o comboio imediato. Se este não tiver lugar até o dia seguinte será ampliado em 24 horas o prazo de validade dos bilhetes à semelhança do que se prevê na condição 11.<sup>a</sup> para o caso de suspensão de serviço.

**13.<sup>a</sup> — Alfândegas** — O despacho das bagagens nas Alfândegas das fronteiras será efectuado pelas agências das Companhias quando assim o peçam os interessados.

Convidam-se os passageiros a assistir à verificação das suas bagagens nas Alfândegas tanto nas estações fronteiriças como em outros quaisquer pontos onde tal caso se der, pois que, pelo que possa ocorrer nessas operações declinam as Companhias toda a responsabilidade.

As Companhias declinam também toda a responsabilidade pela interrupção do transporte directo das bagagens quando motivada pelas operações aduaneiras ou caso de força maior.

**14.<sup>a</sup> — Disposições gerais** — Em tudo que não fôr contrário ao que a presente estipula, ficam em vigor as condições das tarifas gerais de cada linha.

## Observação importante

Muito embora esta tarifa indique separadamente por causa das diferenças de câmbio, os preços correspondentes aos países em que se efectua o trajecto, o preço total é indivisível e deverá ser satisfeito na moeda do país em que o pagamento se fizer.

O pagamento far-se há ao câmbio indicado por um aviso periódico afixado nas estações e que será revisto com intervalo nunca superior a 15 dias.

Lisboa, 27 de Dezembro de 1913.

O Engenheiro Director

TRÁFEGO

Exp. 1.152

*Arthur Mendes*

## REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA ITINERARIOS FIXOS

### TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — Grande velocidade

		Distâncias	1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe
<b>ITINERARIO A</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6	5\$06,1
	Minho e Douro .....	213	3\$19,4	2\$48,4	1\$77,9
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0	6\$90,0
Participe espanhol.....		1:714	137,90	104,60	62,60
Participe francês.....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO B</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	606	9\$08,6	7\$06,6	5\$06,1
	Minho e Douro .....	213	3\$19,4	2\$48,4	1\$77,9
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	819	12\$38,0	9\$63,0	6\$90,0
Participe espanhol.....		1:954	152,75	118,65	71,95
Participe francês.....		1:793	150,65	101,65	66,30
<b>ITINERARIO C</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	635	9\$66,7	7\$52,6	5\$37,6
	Minho e Douro .....	213	3\$24,3	2\$52,4	1\$80,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	848	13\$01,0	10\$13,0	7\$24,0
Participe espanhol.....		2:740	190,40	148,60	92,50
Participe francês.....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO D</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4	3\$90,6
	Beira Alta .....	204	3\$18,7	2\$37,6	1\$59,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		1:704	137,90	104,60	62,60
Participe francês.....		1:645	138,25	93,35	60,90
<b>ITINERARIO E</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	500	7\$81,3	5\$82,4	3\$90,6
	Beira Alta .....	204	3\$18,7	2\$37,6	1\$59,4
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	704	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		1:944	151,40	117,30	71,10
Participe francês.....		1:793	150,65	101,65	66,30
<b>ITINERARIO F</b>		Quilómetros		<b>Escudos</b>	
Participe português.....	Companhia Portuguesa...	529	7\$93,8	5\$91,8	3\$96,9
	Beira Alta .....	204	3\$06,2	2\$28,2	1\$53,1
	Sêlo e Assistência .....	—	\$10,0	\$08,0	\$06,0
	Total.....	733	11\$10,0	8\$28,0	5\$56,0
Participe espanhol.....		2:621	185,50	144,80	89,80
Participe francês.....		1:645	138,25	93,35	60,90

# REPARTIÇÃO DOS PREÇOS DOS BILHETES PARA PERCURSOS SUPLEMENTARES

## TARIFA INTERNACIONAL N.º 310 — Grande velocidade

Itinerários	Quilómetros (Ida e volta)						Preços — Escudos					
							1.ª classe					
	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total
N.º 1.....	-	-	-	-	270	270	-	-	-	-	3524,0	3524
» 2.....	-	-	158	-	-	158	-	-	1590,0	-	-	1590
» 3.....	-	-	278	-	-	278	-	-	3534,0	-	-	3534
» 4.....	-	18	-	-	-	18	-	522,0	-	-	-	522
» 5.....	-	72	-	-	100	172	-	587,0	-	-	1520,0	2507
» 6.....	-	102	-	-	-	102	-	1523,0	-	-	-	1523
» 7.....	46	-	-	-	-	46	556,0	-	-	-	-	556
» 8.....	-	-	-	78	-	78	-	-	-	594,0	-	594
» 9.....	-	-	-	284	-	284	-	-	-	3541,0	-	3541
» 10.....	-	-	-	954	-	954	-	-	-	11545,0	-	11545
» 11.....	-	-	-	-	100	100	-	-	-	-	1520,0	1520
» 12.....	212	-	12	-	-	224	2554,6	-	514,4	-	-	2569
» 13.....	212	-	308	-	-	520	2554,4	-	3569,6	-	-	6524
» 14.....	212	-	656	-	-	868	2554,5	-	7587,5	-	-	10542
Preços — Escudos												
	2.ª classe						3.ª classe					
	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total	C. P.	B. A.	M. D.	S. S.	C. N.	Total
N.º 1.....	-	-	-	-	2543,0	2543	-	-	-	-	1562,0	1562
» 2.....	-	-	1543,0	-	-	1543	-	-	595,0	-	-	595
» 3.....	-	-	2551,0	-	-	2551	-	-	1567,0	-	-	1567
» 4.....	-	517,0	-	-	-	517	-	511,0	-	-	-	511
» 5.....	-	565,0	-	-	590,0	1555	-	544,0	-	-	560,0	1504
» 6.....	-	592,0	-	-	-	592	-	562,0	-	-	-	562
» 7.....	542,0	-	-	-	-	542	528,0	-	-	-	-	528
» 8.....	-	-	-	571,0	-	571	-	-	-	547,0	-	547
» 9.....	-	-	-	2556,0	-	2556	-	-	-	1571,0	-	1571
» 10.....	-	-	-	8559,0	-	8559	-	-	-	5573,0	-	5573
» 11.....	-	-	-	-	590,0	590	-	-	-	-	560,0	560
» 12.....	1591,2	-	510,8	-	-	2502	1527,8	-	507,2	-	-	1535
» 13.....	1590,8	-	2577,2	-	-	4568	1527,2	-	1584,8	-	-	3512
» 14.....	1591,0	-	5591,0	-	-	7582	1527,3	-	3593,7	-	-	5521